

Jalkaisin Vuoreksessa

Vuores – ekologisen kaupunginosan jalankulkuystävällisyys

Ville Sipiläinen

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede

Pro gradu -tutkielma

Joulukuu 2017

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

SIPIÄINEN, VILLE: Jalkaisin Vuoreksessa: Vuores – ekologisen kaupunginosan jalankulkuystävällisyys

Pro gradu -tutkielma, 110 sivua, 5 liitesivua

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede

Joulukuu 2017

Ohjaaja: Ilari Karppi

TIIVISTELMÄ

Tässä pro gradu -tutkielmassa tutkitaan Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä. Vuores on Tampereella sijaitseva ekologinen kaupunginosa, joka rakentuu valmiiksi vuoden 2025 tienoilla. Tutkielmassa tarkastellaan Vuoresta kahden merkittävän ja laajan teeman kautta; ihmisten liikkumisen sekä ekologisten kaupunkien. Nämä teemat muodostavat kehyksen tutkittavalle aiheelle.

”Jokainen meistä on jossain vaiheessa jalankulkija”. Tutkielman kantava teema on liikkumismuodoista vanhin, jalankulku. Tutkielmassa tutkitaan, millaista on liikkua jalkaisin Vuoreksessa, sekä kuinka Vuoreksen suunnittelu ja rakentaminen mahdollistavat jalankulun Vuoreksessa. Tutkielmassa huomioidaan, että Vuores on rakentamisvaiheessa. Tätä tutkielmaa voidaan pitää niin sanottuna tilannekatsauksena siitä, miten rakentamisvaiheen puolivälissä oleva Vuores mahdollistaa vuoreslaisten liikkumisen jalkaisin, ja mitä hyviä sekä huonoja asioita tai paikkoja tämänhetkisessä Vuoreksessa on jalankulun kannalta tarkasteltuna.

Tutkielmassa muodostettiin kolme teemakokonaisuutta Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, jotka perustuvat tutkielmassa käytettyyn teoriaan sekä tausta-aineistoon: 1) Vuoreksessa olevien toimintojen, palveluiden ja paikkojen saavutettavuus, 2) Vuoreksen ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus, 3) Vuoreksen reittien ja väylien laatu, turvallisuus sekä käyttäjäystävällisyys. Tutkielman aineistoa analysoitiin näiden teemakokonaisuuksien kautta.

Aineisto koostuu pehmoGIS-metodilla kerätyistä vuoreslaisten karttamerkinnoista sekä allekirjoittaneen ottamista valokuvista kenttätutkimuksen aikana. Aineiston analyysissä käytettiin visuaalista analyysiä sekä teemoittelua. Aineiston avulla ei vastata kysymyksiin ”onko Vuores jalankulkuystävällinen?” tai ”kuinka jalankulkuystävällinen Vuores on?”. Tutkielman tarkoituksena oli selvittää ne asiat ja teemat, joista Vuoreksen jalankulkuystävällisyys koostuu. Tällaisia asioita ja teemoja ovat esimerkiksi: Vuoreksessa olevat estevaikutukset; Ruskontien ylittäminen jalkaisin ja väliaikaiset rakennustyömaat – Vuoreksen väylät ja niiden laadukkuus tai laaduttomuus; lenkkipolun puute tai Vuoreksen viheralueiden hyvät reitit ja polut – Jalankulkijan turvallisuus; Vuoreksen puistokadun ylittäminen tai ajoneuvoliikenteen nopeuksien sekä työmaaliikenteen aiheuttama turvattomuus.

Tällä hetkellä Vuoreksessa on sekä hyviä että huonoja paikkoja tai asioita jalankulun kannalta tarkasteltuna. Hyvät paikat tai asiat sijoittuvat pääosin viheralueille ja huonot paikat tai asiat väylien yhteyteen tai niiden läheisyyteen. Tämä tutkielma tarjoaa esimerkiksi Tampereen kaupungille tilannekatsauksen Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, sekä näkökulman siitä, millaisia toimenpiteitä Tampereen kaupunki voi toteuttaa Vuoreksessa, jotta Vuoreksesta tulisi jalankulkuystävällisempi kaupunginosa.

ASIASANAT: Jalankulku, jalankulkuystävällisyys, ekologinen kaupunki, Vuores, visuaalinen analyysi, teemoittelu

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1
2 IHMISTEN LIIKKUMINEN.....	7
2.1 Miten ja minne ihmiset liikkuvat.....	7
2.2 Jalankulku ja jalankulkuystävällisyys	11
3 EKOLOGINEN KAUPUNKI.....	19
3.1 Millainen on ekologinen kaupunki.....	19
3.2 Ihmisten liikkuminen ekologisessa kaupungissa.....	26
4 VUORES.....	30
4.1 Vuoreksen kehys – Tampere ja Tampereen kaupunkiseutu	30
4.1.1 Tampereen sekä Tampereen kaupunkiseudun strategiat ja suunnitelmat.....	32
4.1.2 Ihmisten liikkuminen Tampereella sekä Tampereen kaupunkiseudulla.....	34
4.2 Vuoreksen tausta	35
4.3 Vuores – Ekologinen kaupunginosa.....	47
4.4 Ihmisten liikkuminen Vuoreksessa	50
4.5 Jalankulku Vuoreksessa	53
5 AINEISTON TUTKIMUS- SEKÄ ANALYYSIMENETELMÄT	57
5.1 PehmoGIS sekä kenttätutkimus -metodit, aineiston keruun välineenä	58
5.2 Visuaalinen analyysi sekä teemoittelu aineiston analyysimenetelminä.....	65
6 JALANKULKUYSTÄVÄLLINEN VUORES?.....	68
6.1 Vuoreksen karttakysely	68
6.2 Vuores valokuvien – kenttätutkimus & Vuoreksen jalankulkuystävällisyys.....	83
7 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	97
LÄHDELUETTELO.....	102
LIITTEET	111

1 JOHDANTO

Tämä pro gradu -tutkielma liittyy teemallisesti kahteen merkittävään ja laajaan kokonaisuuteen; ihmisten liikkumiseen sekä liikkumisen kehykseen, ekologiseen kaupunkiin. Ihmisten liikkuminen on laaja kokonaisuus, joten tutkielmassa on tehty rajauksia. Tarkemman tarkastelun kohteena on liikkumismuodoista perinteisin, kulkeminen jalkaisin eli jalankulku. Se on tutkielman kantava teema. Tutkielmassa käsitellään myös muita liikkumismuotoja, koska ne ovat osa jalankulkua sekä osa isompaa kokonaisuutta, mutta niitä ei käsitellä kovin spesifisti. Lisäksi alueiden- ja maankäyttö liittyvät vahvasti ihmisten liikkumiseen ja myös tätä aihepiiriä sivutaan, mutta vain suurpiirteisesti.

Tutkielman kaupunkikeskeisyys ilmenee siinä, että kaupunki muodostaa ihmisten liikkumiselle puitteet ja ympäristön. Tässä tutkielmassa jalankulun kohdalla on tehty rajausta kaupungeissa tapahtuvaan kulkemiseen jalkaisin sekä historiallisesti että teoreettisesti. Kaupunkeja käsitellään ekologinen kaupunki -käsitteen näkökulmasta. Tutkielman tarkoituksena ei ole vertailla ”tavallisia” ja ekologistia kaupunkeja keskenään, vaan tuoda esille niitä periaatteita ja asioita, joiden perusteella kaupunki voidaan määritellä ekologiseksi kaupungiksi. Vuores on ekologinen kaupunginosa, sillä sen suunnittelussa on käytetty useita sellaisia periaatteita, joita käytetään ekologisen kaupungin määrittelyssä. Siksi Vuoresta ei voida käsitellä ilman, että samalla käsitellään ekologinen kaupunki -käsitettä sekä teoriaa ja historiaa kyseisen käsitteen taustalta.

Jalankulkuun liittyvä yleinen keskustelu esimerkiksi kaupunkikehittämisen kentällä on lisääntynyt muutaman edellisen vuoden aikana. Edelleen käytetään usein termiä kevyt liikenne, ilman että erotellaan jalankulku ja pyöräily toisistaan. Lisäksi termiä kävely käytetään usein, varsinkin median keskustelussa. Miksi tässä tutkielmassa ei tutkita Vuoreksen kävely-ystävällisyyttä? Kyseessä on määrittelykysymys. Kävely on yksi jalankulun muoto, kuten on myös esimerkiksi juokseminen (Liikennevirasto 2012).

Mediassa on tuotu esille muutamina edellisinä vuosina useita suomalaisten kaupunkien hankkeita, joissa ajoneuvoliikenteen käyttämää tilaa on siirretty jalankulkijoiden, pyöräilijöiden sekä joukkoliik-

kenteen käyttöön. Esimerkiksi Tampereella oli Hämeenkadun joukkoliikenne- sekä elävöittämisko-keilu (Tampereen kaupunki 2016) ja Lappeenrannan keskustassa muutettiin ajoneuvoliikenteen käy-tössä ollut katu sekä parkkipaikka aukioksi (Loci 2012). Tämän lisäksi esimerkiksi Helsingin kau-punki (2014) osallisti asukkaita keräämällä heiltä mielipiteitä ja kokemuksia Helsingin kesku-
stajan jalankulkuympäristöstä karttakyselyn avulla. Tällaiset suuntaukset ovat liikennetermiä käyttäen u-käännös, kun vertailukohtina ovat autoistumisen kulta-ajan tilanteet, joissa autoille annettiin lisää tilaa ja jalankulun käytössä ollut konkreettinen tila kapeni (Kuoppa 2016; Elhamy 2012).

Jalankulkua käsitellään usein sellaisten näkökulmien kautta, joissa jalankulku nähdään ja määritel-lään usein joko määrällisenä selvityksenä jalankulkijoista tai matkoista, prosenttiosuuksina tai suo-ritteena. Jalankulun prosenttiosuudet ja suoritteet värittävät erilaisia strategioita ja selvityksiä, kuten tämänkin tutkielman useissa lähdeaineistoissa on nähtävillä (esim. Liikennevirasto 2012; Seutuhalli-tus 2014). Tässä tutkielmassa ei tutkita sitä, miten tai millä kulkumuodoilla ihmiset liikkuvat, kulku-tapaosuuksia tai prosentuaalisia määriä, vaan sitä miten paikka, tässä tapauksessa Vuores, mahdolis-taa kulkemisen jalkaisin ja miten jalankulku Vuoreksessa luonnistuu. Tähän kysymysasetteluun liit-tyy vahvasti Vuoreksen ekologisen kaupunginosan tausta ja Vuoreksen suunnitteluvaiheen aikana tehtyt suunnitelmat, joissa on määritelty se, miten Vuores rakentuu. Millaisia jalankulkua tukevia toimenpiteitä ja suunnitelmia on tehty Vuoreksen suunnitteluvaiheessa? Näkyvätkö nämä jalankulkua tukevat toimenpiteet ja suunnitelmat tämänhetkisessä rakentamisvaiheessa olevassa Vuoreksessa?

Tutkielman tavoitteena on tutustua Vuorekseen niin teorian, aineiston kuin empirian kautta ja näiden avulla tutkia Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä. Edellä mainitusta kysymysasettelusta on muodos-tettu tutkielman punainen lanka, kaksi tutkimuskysymystä, joihin tässä tutkielmassa pyritään vastaa-maan;

- Millaista on kulkea Vuoreksessa jalkaisin?
- Kuinka Vuoreksen suunnittelu ja rakentaminen mahdollistavat jalankulun Vuoreksessa?

Tutkimuskysymyksiä lähestytään jalankulkuystävällisyys -käsitteen avulla. Jotta Vuoreksen jalan-kulkuystävällisyyttä voidaan tarkemmin tutkia, on tutkielmassa muodostettu kolme luokitusta siitä, millainen on jalankulkuystävällinen paikka. Luokitukset perustuvat tutkielmassa esitettyihin teorioi-hin ja tausta-aineistoihin, jotka liittyvät jalankulkuun sekä ekologisiin kaupunkeihin.

Kuopan (2016) mukaan jalankulkua käsittelevä kirjallisuus on laajaa sekä hajallaan eri tieteenaloilla, aikakausilla ja maailmalla. Suomenkielisessä kirjallisuudessa jalankulkua on esimerkiksi käsitelty osana muuta liikennettä ja tarkasteltu esimerkiksi jalankulkuvyöhykkeen näkökulmasta (Ristimäki, Tiitu, Kalenoja, Helminen & Söderström 2013). Jalankulku on sidottu usein kaupunkeihin, esimerkiksi Kosonen (2007) käsittelee Kuopiota jalankulun, joukkoliikenteen sekä ajoneuvoliikenteen näkökulmista. Jalankulku voi myös olla suoritteena, prosentuaalisena kvantitatiivisena määritteenä tai pylväsdiagrammina osana selvitystä tai tutkimusta, kuten Liikenneviraston (2012) henkilöliikennetutkimuksessa. Lisäksi jalankulun ohella käsitellään usein myös pyöräilyä ja tarkastelun painopisteinä voivat olla esimerkiksi jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä kustannukset (Jalkanen 2013). Kuten Kuoppa (2016) totesi, jalankulkua on käsitelty maailmalla laajalti. Tämän tutkielman jalankulkuun liittyvän teorian rungoksi on otettu Gehlin (2010) määritelmiä jalankulusta sekä jalankulkuympäristöstä.

Suomenkielisessä kirjallisuudessa käsitellään jalankulkuystävällisyyttä, mutta kyseistä termiä käytetään vähän. Kirjallisuudessa puhutaan esimerkiksi jalankulkuympäristön merkityksestä tai paikan käveltävyydestä (esim. Kuoppa 2016). Tällöin jalankulkuystävällisyys ilmenee osana jalankulkuympäristöä tai paikkaa, jossa liikutaan jalkaisin. Myös englanninkielisessä kirjallisuudessa jalankulkuystävällisyys ilmenee usein osana jotain ympäristöä tai paikkaa (esim. Gehl 2010). Paikka tai ympäristö on esimerkiksi walk-friendly, walking-friendly tai pedestrian-friendly. Kuopan (2016) mukaan jalankulkuystävällisyyttä koskeva kirjallisuus on tutkimusotteeltaan positivistista ja laadullisten jalankulun merkityksiä korostavien tutkimusten määrä on vähäisempi. Ristimäki ym. (2013), Rautiainen (2001) sekä Hentilä & Wiik (2003) ovat antaneet lyhyen määritelmän sille, mitä on jalankulkuystävällisyys. Näistä Rautiainen (2001) on tarkentanut määritelmäänsä jalankulkuystävällisyyteen liittyvillä indikaattoreilla, joiden avulla voidaan tarkemmin tehdä määrittämiä paikan tai ympäristön jalankulkuystävällisyydestä.

Tietyn paikan tai ympäristön jalankulkuystävällisyyttä voidaan määritellä jalankulkuindeksin avulla. Se voidaan nähdä työkaluna tai mittarina, eräänlaisena apuvälineenä. Jalankulkuindeksistä ei esiinny mainintoja suomenkielisessä kirjallisuudessa, tai niitä ei löytynyt, ja tämän lisäksi suomenkielisessä aineistossa on vain muutamia mainintoja jalankulkuindeksistä, joista yksi löytyy Ilmatieteenlaitokselta. Ilmatieteenlaitos (2010) käyttää jalankulkuindeksiä apuna määrittämään jalankulkijoiden käyttämien katujen ja väylien liukkaita. Indeksillä voidaan jalankulkijoita varoittaa mahdollisesta liukkaudesta. Englanninkielisessä kirjallisuudessa jalankulkuindeksin (walkability index) käyttö on laajaa ja indeksiä on sovellettu esimerkiksi Torontoon (Glazier ym. 2012) ja Thaimaan Nakhon

Ratchasimaan (Luadsakul & Ratanvaraha 2013). Tässä tutkielmassa tarkastellaan jalankulkuindeksiä yleisesti, selvitetään Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä erään valmiin jalankulkuindeksiä tarjoavan palvelun avulla ja esitellään muutamia esimerkkejä siitä, millaisia jalankulkuindeksejä on käytetty maailmalla. Tutkielmassa ei tehdä Vuoreksesta jalankulkuindeksiä, sillä kyseisen indeksin luominen vaatisi erilaisen lähestymistavan tutkielmassa tutkittavaan aiheeseen sekä laajempaa tausta-aineistoa ja aineistopohjaa, kuin mitä tässä tutkielmassa on käsitelty ja käytetty.

Tutkielman toinen merkittävä kokonaisuus, eli ekologinen kaupunki, on ollut osana kaupunkisuunnittelua sekä kaupunkikehittämistä muutaman vuosikymmenen ajan. Ekologista kaupunkia on tutkittu laajalti. Usein ekologinen kaupunki liitetään osaksi kestävä kehitys -määrittelykehystä, osaltaan myös yhdeksi keinoksi toteuttaa kestävä kehitystä. Tällainen lähestymistapa ekologiseen kaupunkiin näkyy useissa lähdeaineistoissa (esim. Anttiroiko 2010; Coplák 2003; Hiltunen 2008). Myös tässä tutkielmassa kestävä kehitys luo kehyksen ja puitteet ekologiselle kaupungille. Tutkielman kannalta eräs tärkeimmistä lähdeteoksista on Coplákin (2003) määritelmät ekologisesta kaupungista ja ekologisen kaupungin peruseriaa-ista.

Vuoresta ja Vuorekseen liittyviä teemoja on tutkittu useiden eri aihealueiden kautta, muun muassa kaavoituksen, suunnitteluprosessin, hulevesien, kaupunkiluonnon sekä energiasuunnittelun näkökulmista. Vuoreslaisten mielipiteitä ja kokemuksia Vuoreksesta on tutkittu vuosina 2013 & 2015 Vuoreksen asukastutkimuksien muodossa (Partanen, Ahomäki & Kultanen 2013; Partanen, Müller & Holttinen 2015). Vuoreksesta ei ole tehty aikaisemmin tutkimuksia, joiden kantava teema liittyy jalankulkua tai joissa tarkastellaan Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä. Vuoreksen jalankulkua on käsitelty pääasiassa suunnitelmissa, raporteissa ja selvityksissä (esim. Vuoreksen osayleiskaava 2003; Ecocity 2005; Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002), jotka sijoittuvat Vuoreksen suunnitteluvaiheeseen vuosituhannen alkuun. Vuoreksen asukastutkimuksissa ei tutkittu Vuoreksessa tapahtuvaa jalankulkua tai Vuoreksen jalankulkuympäristöä, mutta tutkimuksissa oli vuoreslaisten ”ääni” mukana sitaattien muodossa. Useassa sitaatissa käsiteltiin jalankulkua suorasti tai epäsuorasti liittyviä teemoja.

Tässä tutkielmassa sovelletaan kaupunkimaantieteen, kaupunkitutkimuksen, kaupunkikehittämisen, yhdyskuntasuunnittelun sekä liikennesuunnittelun ja liikennetutkimuksen metodeja. Jos tutkielma pitäisi lokeroita, niin sille voitaisiin löytää paikka aluetieteen ja yhteiskuntatieteiden laajalta kentältä. Näkisin että tämänkaltaiselle tutkielmalle on kysyntää edellä mainituilla tieteenaloilla, sillä jalankullalla on merkittävä rooli ihmisten jokapäiväisessä liikkumisessa, eikä jalankulku ole mielestäni saanut

osakseen riittävästi ”oikeanlaista” huomiota. Toivoisin myös, että jalankulkuystävällisyys nousisi Suomessa terminä ja metodina osaksi ekologisen kaupungin teemaa, ja sitä käytettäisiin työkaluna yhdessä jalankulkuindeksin kanssa, silloin kun halutaan määritellä ja tutkia tarkemmin jalankulkua ja jalankulun edellytyksiä kaupungeissa. Tämä tutkielma tarjoaa vain yhden näkökulman jalankulkuun sekä jalankulkuystävällisyyteen ja yhden paikan, Vuoreksen, johon tutkielman rakenne on sidottu. Näkisin mielelläni lisää kansallisia tutkimuksia tai selvityksiä saman tematiikan ympäriltä. Millainen olisi Helsingin tai Lappeenrannan jalankulkuystävällisyys? Miten Oulun tai Lahden jalankulkuindeksi muodostuisi ja millaisin painotuksin?

Vuores valmistuu vuoden 2025 tienoilla, joten tämä tutkielma ei anna lopullista kuvaa siitä kuinka jalankulkuystävällinen Vuores on. Tämä tutkielma voidaan nähdä niin sanottuna tilannekatsauksena, siitä miten rakentamisvaiheen puolivälissä oleva Vuores mahdollistaa vuoreslaisten liikkumisen jalakaisin ja mitä hyviä sekä huonoja asioita ja paikkoja tämänhetkisessä Vuoreksessa on jalankulun kannalta tarkasteltuna. Vuores on muuttunut paljon, jo pelkästään tämän tutkielman tekemisen aikana. Olen vieraillut alueella useita kertoja. Ensimmäinen kerta oli kesällä 2011 Tampereen kaupungin delegaation mukana, jolloin tehtiin niin sanottu tutustumiskäynti Vuorekseen. Tämän jälkeen olen käynyt satunnaisesti Vuoreksessa katsomassa miten alue on muuttunut uusien rakennuksien, virkistysalueiden ja väylien myötä. Keväällä 2015, gradun työstämisen alkumetreillä, osallistuin Tampereen kaupungin ECO2-projektin järjestämään Vuores tänään -kansainväliseen foorumiin Tampere-talossa. Foorumin toisena päivänä linja-autolastillinen ihmisiä kävi tutustumassa Vuorekseen. Vuoden 2017 aikana kävin Vuoreksessa useamman kerran, varsinkin marraskuun lopulla kenttätutkimuksen ja aineistonkeruun tiimoilta.

Miksi tässä tutkielmassa käsitellään Tampereella sijaitsevaa Vuoresta, eikä jotain muuta kansallisesti tai kansainvälisesti merkittävää kaupunkikehittämishanketta? Syynä on ammatillinen kiinnostukseni Vuoresta kohtaan. Olen asunut Tampereella lähes kymmenen vuotta ja samalla tutustunut Tampereen kaupunkiin ja kaupunkiseutuun aluetieteilijän näkökulmasta. Kaupunkikehittäminen on kiinnostava aihealue ja pääsin toteuttamaan tätä teemaa Tampereen kaupungille opintoihin liittyneen harjoittelun kautta. Tein harjoittelussa ollessani Vuoreksen ympäristöohjelman taustaselvityksen, jossa benchmarkattiin Tampereen Vuoresta kahteen muuhun ekologiseen kaupunginosaan; Helsingin Eko-Viikkiin sekä Tukholman Royal Seaportiin. Vuoreksen ympäristöohjelman taustaselvityksestä muodostui kandidaatintutkielmani runko ja samalla kyseinen taustaselvitys antoi suunnan maisteriopintoilleni. Kandidaatintutkielma Vuores ja Royal Seaport – kaksi rakenteilla olevaa ekokaupunginosaa, valmistui vuonna 2012. Tätä kyseistä kandidaatintutkielmaa on käytetty runkona tässä pro gradu -

tutkielmassa. Kandidaatintutkielman vaikutus näkyy erityisesti Vuoreksen taustoituksissa sekä ekologisen kaupungin teorioissa.

Tampereen teknillisen yliopiston tutkija Kaisa Karhula sanoi kaupunkiliikenteen suunnittelu -kurssin luennolla: ”Jokainen meistä on jossain vaiheessa jalankulkija”. Lyhyt lause kuvaa sekä jalankulun arkipäiväistymistä että toisaalta sitä, ettei jalankulkua välttämättä huomioda tarpeeksi omana liikku-
mismuotonaan ja osana kaupunki- sekä liikennesuunnittelua. Tällainen tematiikka tekee jalankulusta mielenkiintoisen aihealueen. Jalankulku on tapa liikkua ja samalla fyysinen suorite, joka hyödyttää sekä yksilön että yhteiskunnan terveyttä. Keskustellaanko jalankulusta ja sen hyödyistä tarpeeksi? Arvostetaanko jalankulkua? Pidetäänkö jalankulkua muinaisjäänteenä? Mihin suuntaan kaupunkikehittäminen on menossa jalankulun suhteen? Tällaiset kysymykset vaikuttivat siihen, miksi valitsin tämän tutkielman näkökulmaksi jalankulun. Edellä mainittuihin kysymyksiin ei haeta vastausta tässä tutkielmassa, vaan ne toimivat ennemminkin sytykkeenä sille, miksi tutkielman näkökulma on jalankulussa, eikä esimerkiksi yksityisautoilussa tai joukkoliikenteessä. Se, mikä sai pohtimaan edellä mainittuja asioita, löytyy Hervannasta. Suoritin Tampereen teknillisellä yliopistolla vuosina 2012–2013 liikenteeseen liittyvän sivuainekokonaisuuden. Hain TTY:n opinnoilta poikkitieteellistä näkemystä kaupunkikehittämiseen, liikenteen ja liikkumisen näkökulmista. Edellä mainittujen asioiden lopputulema on nähtävissä tässä – pro gradu -tutkielman muodossa.

Tutkielma rakentuu johdannosta, kolmesta teoria- ja tausta-aineistotopainotteisesta luvusta, metodologia-luvusta, aineiston analyysiluvusta sekä johtopäätöksistä. Johdannossa käsitellään tutkielman taustaa, asetelmia ja tavoitteita. Luvussa 2 käsitellään yleisellä tasolla ihmisten liikkumista ja tarkemmin sitä, miten ja minne ihmiset liikkuvat ja millä kulkumuodoilla. Lisäksi luvussa tarkastellaan kaupunkikontekstin kautta jalankulkua ja jalankulkuystävällisyyttä. Luvun 3 keskiössä on ekologinen kaupunki. Kaupunkia käsitellään ekologisesta näkökulmasta sekä taustoitetaan ilmiöitä ja termistöä, joka on ekologisten kaupunkien taustalla. Luku 4 käsittelee Vuoresta, sen alueellista kehystä, Vuoreksen taustaa, sekä sitä miten ekologisen kaupungin periaatteet ja teemat ovat suunniteltu ja osaltaan toteutettu Vuoreksessa. Luvussa 5 esitellään tutkielmassa käytetyt aineiston tutkimus- sekä analyysimenetelmät ja tarkastellaan sitä, miten aineisto on kerätty. Luvussa 6 esitellään aineisto, suoritetaan aineiston analyysi ja tarkastellaan Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä kerätyn aineiston sekä tutkielmassa esitellyn teorian pohjalta. Luvussa 7 esitellään tutkielman johtopäätökset, arvioidaan tutkimusprosessin onnistuneisuutta sekä pohditaan jatkotutkimuksen tarvetta.

2 IHMISTEN LIIKKUMINEN

2.1 Miten ja minne ihmiset liikkuvat

Tässä luvussa käsitteellään sitä miten ja minne suomalaiset liikkuvat ja millä kulkumuodoilla. Luvussa annetaan raamit ja mittasuhteet ihmisten liikkumiselle sekä sijoitetaan jalankulku osaksi liikkumiskokonaisuuksien kenttää. Luvussa käydään läpi myös liikkumiseen liittyvää termistöä. Luvussa käytetty lähdeaineisto perustuu pääosin strategioihin ja selvityksiin. Lähdeaineisto koostuu suurimmilta osin kvantitatiivisista tilastoista.

Ihmisten liikkuminen voidaan jakaa kolmeen erilaiseen liikkumiskokonaisuuteen; kevyeen liikenteeseen, julkiseen liikenteeseen ja yksityiseen ajoneuvoliikenteeseen. Kevyt liikenne pitää sisällään jalankulun, joka käsittää kävelyn, juoksun, potkukelkkailun, potkupyöräilyn ja rollaattorin sekä pyörätuolin käytön. Lisäksi kevyeen liikenteeseen luetaan polkupyöräily sekä liikkuminen suksin, myös rullasuksin ja rullaluistimin. (Liikennevirasto 2012) Tieliikennelaki (1981/267 2§) määrittelee jalankulkijan: ”Jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa.” Laki on päivätty 30.12.2015.

Useissa lähdeaineistoissa, varsinkin reilun vuosikymmenen takaa, jalankulku ja pyöräily luokitellaan kevyeksi liikenteeksi. Samalla ne niputetaan yhden luokituksen alle, vaikka kyseessä on kaksi erilaista liikkumismuotoa. Nykyinen suuntaus on, että kevyt liikenne on terminä jäämässä vähemmälle käytölle, koska jalankulusta ja pyöräilystä halutaan puhua omina liikkumismuotoina ja näin erotella ne toisistaan. Välillä lähdeaineistoissa ei erotella jalankulkua ja pyöräilyä toisistaan, vaan esimerkiksi tilastoissa esitetään jalankulku ja pyöräily yhtenä ja samana määränä, jolloin on jopa mahdotonta määrittellä, kummasta on kyse. Tässä tutkielmassa jalankulku ja pyöräily ovat eroteltu toisistaan aina kun se on ollut mahdollista ja niistä puhutaan omina liikkumismuotoinaan. Mikäli näitä kahta ei ole voitu erotella toisistaan, niin jalankulun lisäksi mainitaan myös pyöräily.

Toinen liikkumisen kokonaisuus on julkinen liikenne, joka käsittää linja-autoliikenteen, metrot ja raitiovaunut, junat, taksit, lentokoneet sekä myös laivaliikenteen lautasta lossiin. Kolmas kokonaisuus on yksityinen ajoneuvoliikenne, joka pitää sisällään henkilöautolla kuljettajana sekä matkustajana olemisen sekä erilaiset moottorikäyttöiset ajoneuvot kuorma-autoista mönkijöihin. (Liikennevirasto 2012) Tässä tutkielmassa käytetään julkisesta liikenteestä termiä joukkoliikenne. Kun tilanne vaatii, niin termiä tarkennetaan ja tuodaan esille tarkka liikkumismuoto, esimerkiksi linja-auto tai juna. Yksityisen ajoneuvoliikenteen suhteen keskitytään pääasiassa yksityisautoiluun ja tutkielmassa käytetään yksityisautoilusta termejä auto, henkilöauto, oma auto ja yksityisauto, tilanteesta riippuen. Vaikka tutkielman kantavana teemana on jalankulku, niin kokonaisuuden kannalta tutkielmassa käsitellään myös muita liikkumisen muotoja.

Kun ihmiset liikkuvat paikasta toiseen, voidaan kyseisestä suoritteesta käyttää termiä matka. Esimerkiksi siirtyminen kotoa töihin on matka, tuttavallisemmin työmatka. Meno ja paluu ovat erillisiä matkoja. Kaikki oman pihapiirin ulkopuolelle suuntautuvat ihmisten liikkumiset ovat matkoja, myös lyhyet liikkumiset, kuten lähikaupassa käynti. Tarkempaa tietoa ihmisten matkoista antaa matkasuorite, joka kuvaa ihmisten tiettynä ajanjaksona tekemien matkojen yhteenlaskettua pituutta, esimerkiksi kuinka monta kilometriä ihminen liikkuu vuorokaudessa tai vuoden aikana. (Liikennevirasto 2012) Se miten ihminen liikkuu, voidaan esittää kulkutapaosuudella. Kulkutapaosuudesta selviää, kuinka paljon tiettyä liikkumismuotoa käytetään prosentuaalisesti suhteutettuna kokonaisliikkumiseen. Kulkutapaosuudesta on esimerkkikuva (kuva 1) alempana.

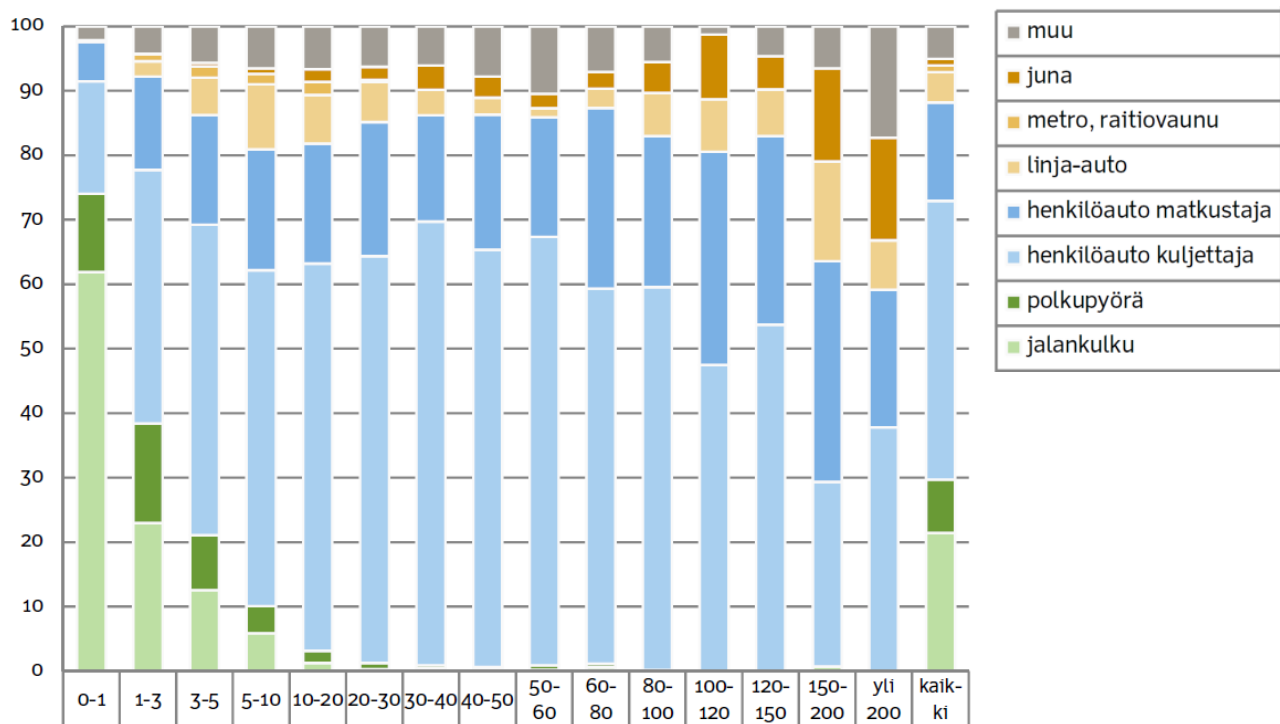
Karkeasti ottaen ihmisten liikkumisesta ja liikkumistottumuksista voidaan tehdä niin sanottu kultainen kolmio, jossa kolmion kärjet ovat koti – työpaikka & koulu – vapaa-aika. Suurin osa ihmisten liikkumisesta tapahtuu näiden kolmen instanssin välillä.

Työpaikkaan liittyvät matkat pitävät sisällään työ- ja työasiointimatkat. Kouluun liittyvät matkat pitävät sisällään koulu- ja opiskelumatkat. Vapaa-ajan matkat pitävät sisällään muun muassa ostos- ja asiointimatkat, harrastukset, ulkoilun ja vierailumatkat. Suomalaiset tekevät eniten vapaa-ajanmatkoja, joista eniten tehdään ostos- ja asiointimatkoja. Noin neljännes suomalaisten matkoista liittyvät työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun. (ALLI-kartasto 2013b, 79)

Vuosikymmenen alussa 2010–2011 suomalaiset tekivät vuoden mittausjakson aikana 5,2 miljardia kotimaanmatkaa. Päivää kohti matkoja syntyi 14,1 miljoonaa. Matkojen yhteispituus oli 74 miljardia kilometriä. Matkasuorite per päivä oli 202 miljoonaa kilometriä. Suomalainen liikkuu vuorokaudessa

kotimaassaan noin 41 kilometriä ja liikkumiseen käytetään aikaa keskimäärin tunti ja kuusi minuuttia per vuorokausi. Suomalaiset tekevät keskimäärin kolme kotimaanmatkaa vuorokaudessa ja näiden matkojen keskipituus on 14 kilometriä sekä keskimääräinen matka-aika yhtä matkaa kohden 23 minuuttia. Suomalaisten matkoista 79 prosenttia alkaa omasta kodista tai päättyy omaan kotiin. (Liikennevirasto 2012, 9-27)

Pirkanmaan liiton (2011, 9) mukaan suomalaisten liikkuminen on lisääntynyt verrattuna aikaisempaan ja jokainen suomalainen liikkui vuonna 2011 päivittäin yli kaksi kilometriä enemmän kuin vuonna 2005. Näistä matkoista noin 60 prosenttia tehtiin henkilöautolla. Suomalaisten kulkutavan valintaan vaikuttaa erityisesti matkan pituus (kuva 1).



Kuva 1. Eri kulkutavoilla tehtyjen matkojen kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan. (Liikennevirasto 2012, 36)

Noin 20 prosenttia kaikista matkoista tehdään jalkaisin. Mitä pidemmäksi kuljettava matka muuttuu, sitä vähemmän kuljetaan jalkaisin. Alle kilometrin pituisista matkoista kuljetaan jalkaisin noin 60 prosenttia ja 1–3 kilometrin pituisista matkoista vain noin 20 prosenttia. Pudotus on merkittävä. Pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista matkoista on noin kymmenen prosenttia ja jalankulun ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus on noin 30 prosenttia.

Liikenneviraston (2012, 11-18) mukaan jalankulku on menettänyt kulkutapaosuuttaan melkein kaikkien ikäryhmien keskuudessa. Vuonna 2011 jalkaisin kuljettavien matkojen keskipituus pienentyi kuusi vuotta aikaisemmasta tasosta 11 prosenttia. Liikenneviraston mukaan syinä voidaan nähdä väestön ikääntyminen sekä liikkumistottumuksien muuttuminen sekä myös se, että suomalaiset ovat siirtyneet käyttämään keskimääräisesti nopeampia liikkumistapoja. Tästä on seurauksena se, että moottoroitujen liikkumistapojen käyttö on yleistynyt. Hyvänä esimerkkinä toimivat 15–17-vuotiaat mopo-iässä olevat, joiden kulkeminen jalkaisin on vähentynyt mopon tai mopoauton käytön seurauksena. Heti mopoian jälkeen on havaittavissa muutos, sillä 18–34-vuotiaiden jalankulkusuorite on kasvanut, mutta tätä vanhempien ikäryhmien kohdalla se on laskenut.

Suomalaiset liikkuvat eniten jalkaisin omalla vapaa-ajallaan sekä ostos- ja asiointimatkoilla. Jalankulkusuoritteet ovat kasvaneet arkeen liittyvien matkojen suhteen; työ-, opiskelu- ja koulumatkoilla, mutta kokonaissuorite on laskenut, sillä jalkaisin tehtyjen vapaa-ajan matkojen suorite on pienentynyt. (Liikennevirasto 2012, 34) Kuvassa 2 on jalankulkusuoritteet vuodelta 2012. Kuvassa 3 nähdään, miten jalkaisin kuljettujen matkojen määrä on pysynyt suhteellisen samana vertailujaksojen välillä, mutta matkojen kilometrisuorite on pienentynyt kahdeksalla prosentilla.

Matkan tarkoitus	Keskimääräinen matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Vuorokauden matkasuorite (km/hlö/vrk)	Keskimääräinen matka-aika (min/matka)	Vuorokauden kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)
jalankulku	0,61	1,6	1,0	21,7	13,3

Kuva 2. Jalankulun matkaluku, keskipituus ja suoritteet. (Liikennevirasto 2012, 33)

	Matkoja vuodessa milj. matkaa			Vuoden kilometrisuorite milj. kilometriä		
	2004-2005	2010-2011	muutos	2004-2005	2010-2011	muutos
jalankulku	1 092	1 097	0 %	1 922	1 777	-8 %

Kuva 3. Jalankulun matkojen määrä ja kilometrisuorite vuositasolla 2004–2005 ja 2010–2011. (Liikennevirasto 2012, 33)

Liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020:ssa visioidaan, että vuonna 2020 henkilöautomatkojen kulkutapaosuus vähenee ja jalankulku-, pyöräily- sekä joukkoliikennematkojen yhteinen kulkutapaosuus nousee 35–38 prosenttiin. Strategian mukaan vuonna 2020 jalankulku- ja pyöräilymatkoja tehtäisiin vähintään 20 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. (Tuominen ym. 2015, 10)

On tärkeää nostaa esille se, etteivät jalankulku ja pyöräily kilpaile joukkoliikenteen kanssa, vaan ennemminkin tukevat joukkoliikennettä olemalla yksi osa joukkoliikennematkaa – ”Jokainen matka alkaa kävelyllä ja päättyy kävelyyn” (Vaismaa ym. 2011, 8). Edellä on mainittu muutama syy, miksi tässä tutkielmassa käsitellään myös pyöräilyä, joukkoliikennettä sekä yksityisautoilua ja miksi jalankulku on osa isompaa kokonaisuutta. Ihmiset liikkuvat aina jollain tapaa myös joukkoliikennepysäkeille, useimmiten jalkaisin tai pyörällä (Tampereen kaupunkiseutu 2012).

Liikenneviraston (2012, 51) tutkimuksen mukaan jopa 21 prosentilla väestöstä etäisyys lähimmälle pysäkeille tai asemalle on alle sata metriä. Noin joka viides suomalainen asuu siis vain muutaman minuutin jalankulkumatkan päässä pysäkeistä tai asemasta, eli pysäkin tai aseman saavutettavuus jalkaisin on korkealla tasolla. Tämä on erinomainen asia, koska jalankulun kansanterveydelliset hyödyt ovat suuret (Tuominen ym. 2015, 5). Sosiaali- ja terveysministeriön (2013, 14) mukaan terveyshyötyjen arvo jalankulun osalta olisi noin 370 miljoonaa euroa vuodessa, jos suomalaiset tekisivät vuoden 2020 mennessä viidenneksen enemmän jalankulkumatkoja kuin vuoden 2013 tienoilla. Kun matka pysäkeille on lyhyt ja sen kulkee jalkaisin, niin siitä hyötyvät oma sekä valtion terveys, että ympäristö. Edellä mainittuja asioita voidaan soveltaa suoraan myös pyöräilyyn.

2.2 Jalankulku ja jalankulkuystävällisyys

Tässä luvussa kaupungit toimivat jalankulun kehyksenä. Luvussa esitellään historiallinen aspekti kaupungeissa tapahtuneeseen jalankulkuun sekä tarkastellaan jalankulkua ja jalankulkuympäristöä. Lisäksi luvussa käsitellään jalankulkuystävällisyyttä ja sen määrittelyä sekä määrittelyssä käytettävää jalankulkuindeksiä. Luvun lähdeaineisto perustuu jalankulkua käsittelevään kirjallisuuteen, josta merkittävimpinä ovat tanskalaisen arkkitehti Gehlin (2010) näkemykset ja määritelmät jalankulusta sekä jalankulkuympäristöstä.

Lähdeaineistosta nousi esille kaksi termiä, jotka kuvaavat jalkaisin tapahtuvaa liikkumista; jalankulku ja kävely. Näistä kävely on yleisemmin käytetty. Kävely -termiä käytetään myös usein mediassa ja

uutisoinnissa. Näiden kahden termin välillä on eroja, sillä niiden määrittelyt eroavat toisistaan. Käveleminen on yksi jalankulun muoto, kuten luvun 2.1 alussa (Liikennevirasto 2012) tuotiin esille. Jalankulku käsittää useita liikkumistapoja, kuten kävelemisen, juoksemisen ja esimerkiksi potkukelkalla, lastenvaunujen kanssa, rollaattorilla tai pyörätuolilla liikkumisen. Tässä tutkielmassa on otettu vapaus käyttää termiä jalankulku myös silloin, kun lähdeaineistoissa puhutaan pelkästään kävelystä, koska näillä kahdella termillä tarkoitetaan kuitenkin samaa asiaa; ihmisten liikkumista jalkaisin.

Jalankululla on pitkä historia, sillä se on kulkutavoista vanhin. Tässä tutkielmassa ei perehdytä esihistorialliseen jalankulkuun, vaan rajaus tehdään alkamaan kaupungeista ja siellä tapahtuneesta liikkumisesta jalkaisin. Kaupungeilla ja jalankululla on yhteistä historiaa vuosisatojen ajalta. Söderströmin, Schulmanin & Ristimäen (2014, 62-148) mukaan: ”Lähes koko kaupunkirakentamisen historian ajan arjen liikkuminen on perustunut jalankulkuun. Jalankulkuun perustuva kaupunkirakenne muodostui tiiviiksi, eikä matka kaupungin laidalta toiselle usein muodostunut muutamaa kilometriä suuremmaksi.” Söderström, Schulman & Ristimäki (2014, 62-148) kertovat esimerkkipaikkana Tukholman. Tukholmassa kaupunkirakenne muodostui tiiviiksi, koska pientä ja muurien ympäröimää aluetta oli helppo puolustaa. Kun kaupunkirakenne oli tiivis, niin koko kaupungin alueella oli helppo ja nopea liikkua jalkaisin.

Kaupungeissa tapahtunut jalankulku kohtasi 1800-luvulla useita parannuksia, jotka tekivät jalankulusta miellyttävämpää. Tällaisia parannuksia olivat esimerkiksi katukivetykset, jalkakäytävät ja katuvalaistus. (Kuoppa 2016, 89-90) Yleisesti ottaen jalankulun kannalta kaupungeissa ensimmäinen suuri muutos tapahtui 1800-luvulla, kun raitiotiet ja rautatiet mahdollistivat kaupunkien laajenemisen jalankulkuetäisyyksien ulkopuolelle (Söderström, Schulman & Ristimäki 2014, 148). Suomessa merkittävä muutos jalankulun suhteen oli, kun kaupunkien keskustat ja esikaupunkialueet alkoivat täytymään uusista taloista ja asukkaista kaupungistumisen myötä, joten kaupunkeja laajennettiin. Näin syntyivät lähiörakentaminen ja lähiöt. Lähiöiden synty omalta osaltaan hajautti vielä enemmän ihmisiä, työpaikkoja ja palveluita toisistaan. Näin ollen myös välimatkat pitenivät. Pidentyneitä välimatkoja kuljettiin aluksi pääosin joukkoliikenteen avulla sekä myös jalkaisin ja pyörällä ja myöhemmin painopiste siirtyi enemmän oman auton käyttöön. Autoistumisen merkitys ja autojen määrän suuri kasvu näkyivät esimerkiksi Kuopiossa, jossa oli vuonna 1960 asukkaita 44 000 ja autoja 1 800. Vuonna 1990 asukkaita oli 73 000 ja autoja 26 000. (Kosonen 2007)

Miten autoistuminen vaikutti jalankulkuun ja jalankulkijoihin? Vaismaan ym. (2011, 14) mukaan ajoneuvoliikenteen suhde jalankulkijoihin ei ole ideaalinen, sillä ajoneuvoliikenteen läheisyys vähentää jalankulkijoiden viihtyisyyttä, luo hälyä ja kasvattaa onnettomuuksien riskiä. Kuopan (2016, 93) mukaan autoistuminen muutti jalankulun roolia kaupungeissa. Esimerkiksi jalankulun tarvitsema konkreettinen tila alkoi kaventua, koska ajoneuvoliikenne tarvitsi lisää tilaa. Elhamy (2012, 338-340) jatkaa, että jalankulkijoilta tilaa vievät ajoneuvoliikenteen lisäksi esimerkiksi jalankulkuväylällä olevat liikennemerkit sekä joukkoliikennepysäkit. Kuoppa (2016, 93) tuo esille myös sen, että autojen määrän kasvu ja liikenteen lisääntyminen kuvasivat sitä, kuinka edistynyt yhteiskunta oli taloudellisesti ja sivistyksellisesti.

Gehlin (2010, 119-133) mukaan autoistumisen alkuaikoina liikenneinsinöörit keskittyivät lisäämään ajoneuvoliikenteen väylien kapasiteettia ja samalla estämään jalankulkijoihin kohdistuneita onnettomuuksia. Ratkaisuna oli erottaa ajoneuvoliikenne ja jalankulku toisistaan. Näin syntyivät esimerkiksi ali- sekä ylikulut, joiden kautta päästiin alittamaan tai ylittämään ajoneuvoliikenteen käyttämä katu tai väylä turvallisesti. Ali- sekä ylikulut vähensivät ajoneuvoliikenteen väylien jalankulkijoihin kohdistuneita estevaikutuksia, mutta silti niistä tuli epäsuosittuja. Ali- sekä ylikulut olivat huonosti valaistuja sekä jalankulun kannalta tylsiä paikkoja ja samalla täydellisiä vastakohtia sille, millainen jalankulkuympäristön tulisi olla. Kuoppa (2016, 88-89) jatkaa, että nykysuuntauksena on rakentaa tiloja, jotka ovat jalankulkuystävällisempiä kuin autoilun aikakaudella rakentuneet tilat: ”Ajatellaan, että meidän tulisi palata suunnittelemaan sellaisia kävelyn tiloja, jotka korvaavat, autoilun aikakaudella rakentuneet, väärä ihanteita ilmentävät ympäristöt.”

Jalankulku on paljon muutakin kuin vain liikkumista paikkojen välillä. Jalankulkija voi pysähtyä, muuttaa kulkusuuntaansa, nostaa nopeutta tai hidastaa vauhtia. Jalankulkija voi matkansa aikana istua, juosta, kiivetä tai makailla. Kun kuljetaan jalkaisin, se ei aina tarkoita nopeaa siirtymistä paikasta A paikkaan B. Jalankulkija voi myös kulkea hitaasti ja ympäristöänsä tarkkaillen. Ihminen kokee ympäristöään voimakkaimmin kulkiessaan jalkaisin. Jalankulkijan katseen tasolla olevan ympäristön tulee olla viihtyisä ja mielenkiintoinen, koska jalankulkijalla on paljon aikaa katsella ympärillensä. Jalankulkija havainnoi ja löytää ympäristöstänsä erilaisia mielenkiintoisia asioita: talojen yksityiskohtia, ovia, julkisivuja, vehreyttä, kivijalkakauppoja. (Gehl 2010, 119-133) Elhamy (2012, 338-340) jatkaa, että ympäristön tulee olla eloisa ja houkutteleva, sellainen paikka jossa ihmiset viihtyvät. Jalankulkuympäristön viihtyisyyttä voi lisätä esimerkiksi penkeillä ja paikoilla joissa voi istua, taiteella sekä katujen ja väylien laadukkaalla pintamateriaalilla.

Ympärillämme oleva ympäristö ja siitä havaintojen tekeminen voivat tehdä jalankulusta kiinnostavan ja mielenkiintoisen kokemuksen. Jalankulkija tarvitsee tällaisia pieniä virikkeitä, jotta kulkeminen jalkaisin ei tunnu mielenkiinnottomalta. Yksityiskohtien lisäksi katumallit sekä hyvin suunnitellut tilat vaikuttavat jalankulun laadukkuuteen ja siihen kuinka mukavaa on kulkea jalkaisin. (Gehl 2010, 119-133) Puhutaan niin sanotusta neljän sekunnin säännöstä. Säännöllä tarkoitetaan sitä, että jalankulkijalla tulee olla jalankulkuympäristössä virikkeitä, sellaisia joita jalankulkija havaitsee, neljän sekunnin välein. Jos näin ei ole, niin jalankulkijan kiinnostus ei riitä ja jalankulkija passivoituu ympäristöänsä kohtaan. (Kytä, Puustinen, Hirvonen, Broberg & Lehtonen 2008, 40) Ympäristön kiinnostavuuden lisäksi on tärkeää, että jalankulkuympäristö on turvallinen ja jalankulkija voi esimerkiksi ylittää katuja ja väyliä turvallisesti ja helposti. Katujen ja väylien ylitykset, tai alitukset, pitää suunnitella jalankulkijan näkökulmasta, eli suosia paikkoja, jotka eivät lisää tarpeettomasti jalkaisin kuljettavaa matkaa. (Elhamy 2012, 338-340)

Moni asia vaikuttaa siihen, kuinka nopeasti ihminen liikkuu jalkaisin. Esimerkiksi reitin laatu ja pintamateriaali sekä tietysti itse jalankulkija vaikuttavat jalankulunopeuteen. Jalankulkijan kohdalla ikä ja liikuntakyky vaikuttavat eniten siihen, miten jalankulkija kykenee liikkumaan. Ympäristöllä on myös merkittävä rooli jalankulkijan nopeuteen. Jalankulkijat kulkevat yleensä nopeammin sellaisella kadulla tai väylällä, joka on suoraviivainen. Ja toisaalta jalankulkijat kulkevat yleensä hitaammin paikoissa, jotka ovat muodoltaan monimuotoisempia. Myös säällä on vaikutusta jalankulkijoiden liikkumisnopeuteen. Kun sataa vettä, on tuulista tai kylmä ilma, niin jalankulkijat liikkuvat nopeammin kuin keskimääräisesti. (Gehl 2010, 119-133)

Se, mikä on niin sanotusti sopiva jalkaisin kuljettava matka, on liukuva käsite. Jotkut ihmiset kulkevat mieluusti jalkaisin useita kilometrejä, kun taas esimerkiksi vanhukset, liikuntarajoitteiset sekä lapset voivat olla haasteiden edessä jo erittäin lyhyillä matkoilla. Yleisesti ottaen 500 metrin matkaa pidetään sopivana matkana kuljettaessa jalkaisin. (Gehl 2010, 119-133) Kyseinen 500 metrin matka esiintyy tässä tutkielmassa eräänlaisena standardina.

Matkan pituuteen ja siihen kuinka matkan pituus niin sanotusti hyväksytään, vaikuttaa erityisesti reitti jota kuljetaan. Jos reitti on laadukas ja mielenkiintoinen, niin jalankulkijat hyväksyvät helpommin myös pidemmät matkat kuin 500 metriä. Vastavuoroisesti, jos reitti on epämieluisa, tylsä tai jalkaisin kulkeminen tuntuu pitkästyttävältä, niin jalankulkijoiden hyväksymä matkan pituus pienenee merkittävästi. Tällaisissa tapauksissa jo 200–300 metrin matkat nähdään liian pitkinä. Jalankulkija saattaa pitkästyä jo ennen liikkeelle lähtemistä, jos edessä oleva katu tai väylä on suora ja kuljettava matka

vaikuttaa pitkältä. Näistä syistä on tärkeää, ettei jalankulkija näe liian kauaksi horisonttiin. Edellisten lisäksi jalankulkijan pitkästymiseen vaikuttaa myös se, jos katu tai väylä ei näytä loppuvan koskaan tai ettei mitään mielenkiintoista näytä olevan matkan varrella. Jotta jalankulkija ei pitkästyisi, kadun tai väylän tulee olla houkutteleva. Houkutteleva katu tai väylä sisältää mutkia ja kulmia, joista avautuu uusia näkymiä. Mutkilla ja kulmilla estetään jalankulkijaa näkemästä kauaksi horisonttiin. Lisäksi jalankulun kannalta on tärkeää, että jalankulkijoilla on riittävästi tilaa kulkea jalkaisin, ilman että muita ihmisiä on liikaa ympärillä. Kun tilaa on riittävästi, jalankulku on mukavaa ja miellyttävää. Tämä korostuu erityisesti silloin, kun jalankulkijalla on esimerkiksi lastenvaunut työnnettävänä. (Gehl 2010, 119-133)

Gehlin (2010, 119-133) mukaan jalankulkijat suosivat suoria reittejä. Kun jalankulkija näkee reitilään jonkunlaisen esteen, hän kartoittaa oman reittinsä uudelleen sen perusteella, mistä on lyhyin matka. Estevaikutus näkyy esimerkiksi puistoissa, joissa nurmialueelle on jäänyt jalankulusta polut, tai lumisilla paikoilla, joissa lumeen on muodostunut polkuja. Jalankulkija pyrkii välttämään kiertoiteitä, esteitä, portaita ja askelmia. Gehl (2010, 119-133) nostaa erityisesti portaat ja askelmat esille, sillä ne ovat estevaikutuksiltaan merkittäviä. Hänen mukaansa ihmisen horisontaalisessa liikkumisessa ei ole ongelmia, mutta vertikaalisessa liikkumisessa on. Kun ihminen liikkuu vertikaalisesti, esimerkiksi portaita ylös tai alas, niin silloin liikkuminen vaatii enemmän lihasvoimaa sekä toisenlaista jalankulun rytmiä. Edellä mainittua ”porrasongelmaa” voidaan osittain koittaa välttää esimerkiksi niin, että pienet korkeuserot tasoitetaan käyttämällä ramppeja portaiden sijasta. Rampeilla voidaan tehdä paikoista saavutettavampia.

Tässä luvussa käsitellyissä Gehlin (2010) sekä Elhamyn (2012) teorioissa ja taustoituksissa esiintyy useita sellaisia määritelmiä, joiden avulla voidaan tarkastella sitä, miten joku tietty paikka voi tukea tai mahdollistaa jalankulkua sekä millainen ympäristö on hyvä jalankulun kannalta. Voidaan puhua siitä, kuinka jalankulkuystävällinen paikka on. Jalankulkuystävällisyyden lisäksi voidaan puhua esimerkiksi jalankulkuisuudesta, jalankulkijaystävällisyydestä sekä kävely-ystävällisyydestä, käveltävyydestä tai kuinka käveltävä jokin paikka on. Tässä tutkielmassa käytetään termiä jalankulkuystävällisyys. Suomenkielisen kirjallisuuden lisäksi englanninkielisessä kirjallisuudessa jalankulkuystävällisyyttä käsitellään usein osana jalankulkuympäristöä ja sitä, kuinka jalankulkuystävällinen tietty paikka tai ympäristö on. Tällaisista paikoista tai ympäristöistä käytetään esimerkiksi nimityksiä walk-friendly, walking-friendly tai pedestrian-friendly.

Ristimäki ym. (2013, 17-21) määrittelevät jalankulkuystävällisyyden: ”Kuinka helposti toiminnot kuten kaupat, koulut, kulttuuripalvelut ja joukkoliikenteen pysäkit ovat saavutettavissa jalan.” Hentilä & Wiik (2003, 10) sekä (Rautiainen 2001, 59-64) määrittelevät jalankulkuystävällisyyden: ”Jalankulkuympäristö on miellyttävä ja mielenkiintoinen.” Rautiainen (2001, 59-64) tarkentaa määritelmäänsä jalankulkuystävällisyyden indikaattoreilla, joita ovat jalankulkualue, vaihtoehtoisten kulkureittien määrä, rakennusten virikkeellisyys, rakennuksissa olevien toimintojen määrä sekä jalankulkuväylien ja -alueiden, muotoilun ja materiaalien käyttäjäystävällisyys. Rautiaisen (2001) määritelmässä ja indikaattoreissa, Ristimäen ym. (2013) sekä Hentilän & Wiikin (2003) määritelmissä esiintyvät samat teemat kuin edellä mainituissa Gehlin (2010) sekä Elhamyn (2012) jalankulkuun liittyvissä teorioissa ja taustoituksissa. Jalankulkuystävällisessä paikassa toistuvat seuraavat teemat; toimintojen, palveluiden ja paikkojen saavutettavuus – ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus – reittien ja väylien laatu, turvallisuus sekä käyttäjäystävällisyys.

Paikan tai ympäristön jalankulkuystävällisyyttä voidaan tarkastella ja määritellä erilaisten mittareiden avulla. Yksi tällaisista mittareista on walkability index, eli jalankulkuindeksi. Kyseisen indeksin lisäksi voidaan puhua esimerkiksi jalankulkuisuusindeksistä, jalankulun indeksistä, jalankulkuystävällisyysindeksistä, käveltävyysindeksistä tai kävelyindeksistä. Tässä tutkielmassa käytetään termiä jalankulkuindeksi. Kyseinen indeksi toimii työkaluna ja mittarina, jonka avulla voidaan määritellä paikan tai ympäristön jalankulkuystävällisyyttä.

Glazier ym. (2012) muodostivat jalankulkuindeksin Torontolle, käyttäen indeksin määritelmänä väestötiheyttä, asumisväljyyttä, jalankulkuväylien toimivuutta sekä kaupallisten palveluiden määrää ja niiden saavutettavuutta jalkaisin kymmenessä minuutissa. Luadsakul & Ratanvaraha (2013) määrittelivät jalankulkuindeksin Nakhon Ratchasimaan, Thaimaassa sijaitsevaan maakuntaan, yhdeksän eri indikaattorin kautta ja jokaista indikaattoria painotettiin eri painoarvoilla. Näitä mittareita olivat muun muassa jalankulkijan turvallisuus rikollisuutta vastaan, turvallisuus ylittäessä katuja, palvelut, esteettömyys sekä jalankulkuväylän ylläpito ja siisteys. Stonor, Arruda Campos, Chiaradia & Takamatsu (2003) ehdottivat Lontoon kaupungille jalankulkuindeksin käyttöönottamista. Indeksiksi perustui erilaisiin jalankulkuun vaikuttaviin tekijöihin, jotka oli jaettu kolmeen eri luokkaan tärkeyden mukaan, ensimmäisen luokan ollessa tärkein ja kolmannen luokan vähiten tärkein. Ensimmäisessä indeksiluokassa olivat muun muassa jalankulkuväylän saavutettavuus ja esteettömyys, suojatiet sekä vuorokauden aika. Toisessa luokassa olivat muun muassa valaistus, jalankulkuväylän leveys ja pintamateriaali, opasteet ja sää. Kolmannessa luokassa olivat jalankulkuväylän laatu ja ajoneuvoliikenteen läheisyys jalankulkijoihin. Kaikissa kolmessa edellä mainitussa jalankulkuindeksissä näkyy se,

että ne ovat määritelty tietyllä tavalla ja mukaan on valittu tietyt indikaattorit tietyillä painotuksilla. Tällaiseen määrittelyyn vaikuttaa vahvasti se, minkälaiseen paikkaa, ympäristöön ja kulttuuriin jalankulkuindeksiä on haluttu soveltaa; esimerkkeinä Toronto ja Nakhon Ratchasima. Jalankulkuindeksi on siis vahvasti paikka- sekä määrittelijäsidonnainen.

Valmiin jalankulkuindeksi -palvelun ja käyttöliittymän ilman käyttömaksua tarjoaa Walk Score (<https://www.walkscore.com>), Seattlessa päämajaa pitävä yritys. Walk Score -palvelu määrittelee osoitetiedon perusteella sen, kuinka jalankulkuystävällinen kyseinen paikka on. Määrittelyssä käytetään arvosteluasteikkoa 0–100, jossa 0–49 tarkoittaa että paikka on autoriippuvainen, 50–69; osan päivittäisistä asioinneista voi hoitaa jalkaisin, 70–89; suurimman osan päivittäisistä asioinneista voi hoitaa jalkaisin, 90–100; päivittäiset asioinnit eivät vaadi auton käyttöä. Palvelu määrittelee paikan pistemäärän sen perusteella, kuinka paljon paikan läheisyydessä on erilaisia palveluita, kuten esimerkiksi kauppoja, ravintoloita, puistoja, kouluja sekä kulttuuripalveluita. Walk Score -palvelu ei huomioi ihmisten työmatkoja, vaan ainoastaan vapaa-ajan sekä tietyin määrin opiskeluun liittyvän liikumisen, pääasiassa etäisyyksien, saavutettavuuden ja palveluiden määrän kautta. Walk Score -palvelu ei myöskään huomioi jalankulun tarkempia edellytyksiä, kuten jalankulkuväylien kuntoa tai laadukkuutta tai jalankulkijoiden turvallisuutta. Kyseinen palvelu on rakennettu osaksi kiinteistömarkkinoita ja se on myös kaupallinen, sillä palvelussa pystyy selaamaan vuokrattavissa olevia asuntoja ja samalla tarkastamaan kuinka jalankulkuystävällisellä paikalla asunto sijaitsee.

Walk Score on yksi harvoista palveluista ja käyttöliittymistä, jonka käyttö on ilmaista, ja joka samalla tarjoaa konkreettisen ja nopean keinon mitata alueen tai paikan jalankulkuystävällisyyttä. Toinen palveluja, jota on ilmaista käyttää, on kansalaisjärjestö Clear Air Asia:n tarjoama Walkability -palvelu (<http://dotzoo.net/walkability>). Kyseinen palvelu määrittelee jalankulkuystävällisyyden sen perusteella, kuinka mukavia ja turvallisia jalankulkuväylät ovat. Palvelu on suunnattu Aasiassa asuville ihmisille ja se perustuu käyttäjien palveluun syöttämään dataan, josta määritellään jalankulkuväylien turvallisuus ja mukavuus. Palvelu näyttää olevan tällä hetkellä joko poissa käytössä tai lopullisesti unohdettu ja ylläpito lopetettu.

Ilmaisten palveluiden lisäksi on maksullisia palveluita, kuten esimerkiksi State of Place (<http://www.stateofplace.co>), joka on yrityksen lanseeraama palvelu, jossa voi tarkastella paikan tai alueen jalankulkuystävällisyyttä. Sivuston mukaan jalankulkuystävällisyyttä määritteleviä indikaattoreita on yli 290, muun muassa jalankulkuväylät, puut ja penkit. Indikaattoreista muodostetaan indeksi, joka pisteytetään 0–100 välillä, nollan ollessa pienin arvo ja 80–100 tarkoittaessa sitä, että

paikka tai alue on erittäin jalankulkuystävällinen ja laadukas. Koska State of Place -palvelu on maksullinen, niin kyseistä palvelua ei käytetty tässä tutkielmassa.

Tässä tutkielmassa Vuoreksesta ei luoda jalankulkuindeksiä, sillä sen luominen vaatisi erilaisen lähestymistavan tutkielmassa tutkittavaan aiheeseen sekä laajempaa tausta-aineistoa ja aineistopohjaa, kuin mitä tässä tutkielmassa on käsitelty ja käytetty. Vuoreksen jalankulkuindeksi olisi mielenkiintoinen tutkimuksen kohde, mutta se on jouduttu rajaamaan tämän tutkielman ulkopuolelle. Jalankulkuindeksiä on kuitenkin käsitelty, koska se on tärkeä osa jalankulkuystävällisyys -määritelmää, sillä jalankulkuindeksin avulla voidaan tutkia ja määritellä tarkemmin paikan tai alueen jalankulkuystävällisyyttä. Lisäksi jalankulkuindeksiä käsiteltiin tässä tutkielmassa sen takia, että tutkielmassa voidaan käyttää Walk Score -palvelua sen puutteista huolimatta. Se on ainut palvelu, jota tässä tutkielmassa käytetään määrittelemään Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä, vaikka se antaa vain karkean arvion jalankulkuystävällisyydestä palveluiden määrän ja saavutettavuuden näkökulmista. Vuoreksesta tehdään Walk Score luvussa 6.2.

3 EKOLOGINEN KAUPUNKI

3.1 Millainen on ekologinen kaupunki

Tässä luvussa käsitellään kaupunkia ekologisesta näkökulmasta sekä taustoitetaan ilmiöitä ja termistöä, jotka ovat ekologisten kaupunkien taustalla. Luvussa esitellään, millainen on ekologinen kaupunki ja miksi ekologistia kaupunkeja on olemassa. Luvussa tuodaan esille ekologisen kaupungin ominaispiirteitä sekä periaatteita. Lähdeaineisto perustuu ekologistia kaupunkeja käsittelevään kirjallisuuteen sekä myös tilastoihin. Merkittävimpänä lähdeaineistona käytetään Coplákin (2003) määritelmää ekologisesta kaupungista ja sen peruseräperiaatteista.

Studia (1993) tietosanakirja määrittelee ekologian: ”Biologisen tutkimuksen ala, joka selvittelee eliöiden suhdetta toisiinsa ja ympäristöön. Käsitteen loi saks. Ernst Haeckel. Tarkastelee eliöiden ja ympäristön vuorovaikutusta yksilö-, populaatio-, eliöyhteisö-, ekosysteemi- ja jopa biosfääritasolla. Käytetään sovellettuna vars. luonnon- ja ympäristönsuojeluun sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvässä tutkimuksessa. Ekologista näkökulmaa on sovellettu myös yhteiskuntatieteisiin.”

Ekologian käsite syntyi 1860-luvulla. Ekologia tarkoitti tuolloin luonnontaloudellista oppia. (Koskiahio 1995) Reilu vuosisata myöhemmin ympäristökriisi nosti nopeasti ekologian tieteenä marginaalista biologian keskeiseksi haaraksi (Haila & Levins 1992, 7). Ekologian määritelmä on tarkentunut vuosikymmenien kuluessa. Tämä kuvastaa hyvin sitä, miten maailma ympärillämme on muuttunut ja muuttuu jatkuvasti. Haila & Levins (1992) sekä Hakaste, Jalkanen, Korpivaara, Rinne & Siiskonen (2004) tuovat esille ihmisten tietoisuuden nousun koskien ympäristöasioita. Ekologia -termin murros on yksi tietoisuuden nousun seurauksista. Ekologia -termi on itsessään tärkeä, sillä se määrittelee ja luo mielikuvia. Tässä tutkielmassa ekologiaa ja ekologisuutta käytetään ekologinen kaupunki -termin yhteydessä. Ekologia määrittelee ja antaa arvopohjan sille millainen kaupunki on. Terminä ekologinen kaupunki muodostaa erilaisen käsityksen kuin jos puhutaan ”vain” kaupungista. Tässä luvussa tarkastellaan niitä asioita, jotka tekevät kaupungista ekologisen kaupungin.

Se, mikä kaupunki on, on haastavaa määritellä. Studia (1994) tietosanakirja määrittelee kaupungin suhteellisen yksinkertaisesti: ”Tiivistä rakennettu tiheään asuttu alue, jonka väestö saa toimeentulonsa pääasiassa teollisuudesta ja palveluista. Voivat olla hallinnollisia kokonaisuuksia tai koostua useammasta itsenäisestä kunnasta (metropolialue). Suomessa kaupunki-nimitys voidaan myöntää hakemuksesta kunnalle, jonka palveluvarustuksen, elinkeinorakenteen ja väestöpohjan katsomaan olevan kaupunkimainen.” Helminen ym. (2014, 9) määrittelevät, että Suomessa yli 15 000 asukkaan taajamat muodostavat kaupunkoja. Heidän mukaansa raja kaupungin ja maaseudun välillä ei ole yksiselitteinen. Rajanti (1996) siteeraa Max Weberiä: ”Kaupunki voidaan yrittää määritellä hyvin monin tavoin.” Rajanti jatkaa, että kaupungin määrittelemisen problematiikka johtuu siitä, että kaupunki on liian kompleksinen ilmiö. Tässä tutkielmassa kaupunki on sellainen paikka, jossa tarpeeksi moni ihminen asuu tarpeeksi lähellä muita ihmisiä.

Suomi on sitoutunut Kioton ilmastopopimukseen, joka on ensimmäinen laillisesti sitova ja määrälliset päästövähennystavoitteet sisältävä kansainvälinen sopimus. Sopimus laadittiin vuonna 1997 Kirossa, Japanissa. Kirossa sopimukseen pohjautuen Euroopan unioni hyväksyi ilmastotavoitteet, aikajänteenä vuosi 2020. Näihin tavoitteisiin liittyy myös Suomen kansainväliset tavoitteet. Esimerkiksi kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään Euroopan unionissa vähintään 20 prosenttia vuoden 1990 tasta ja uusiutuvan energian osuus nostetaan Euroopan unionissa 20 prosenttiin ja Suomessa 38 prosenttiin. Lisäksi Euroopan unionissa energiatehokkuutta lisätään keskimäärin 20 prosentilla ja liikenteen uusiutuvan energian osuus nostetaan 10 prosenttiin. Pidemmän aikavälin tavoitteeksi Euroopan unioni on asettanut päästöjen vähentämisen 80–95 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 7)

Yleinen tietoisuus ekologisista haasteista ja ongelmista nousi Suomessa esille 1990-luvun alkuvuosina. Tietoisuuden nousemiseen vaikutti Brundtlandin komission vuonna 1987 määrittelemä kestävä kehityksen käsite. (Hakaste ym. 2004) Myöhemmin 90-luvulla tietoisuutta lisäsi muun muassa edellä mainittu Kirossa ilmastopopimus.

Kestävällä kehityksellä tarkoitetaan Hailan ym. (2009, 142-143) mukaan sitä, että tulevien sukupolvien tulee saada elää terveellisessä ja viihtyisässä ympäristössä – ”Kestävä kehitys tavataan kiteyttää sanontaan: tuleville sukupolville on turvattava samat mahdollisuudet tyydyttää tarpeensa kuin nykyisin elävillä sukupolvilla on.”

Kestävä kehitys -käsitteen ansiosta ekologinen kestävyys nousi Suomessa merkittäväksi tavoitteeksi maankäytössä ja rakentamisessa. Tämä näkyi esimerkiksi vuoden 1990 rakennuslain muutoksessa, johon sisällytettiin kestävä kehityksen tavoitteet. Tuolloin Suomessa alkoi uusi ajanjakso, jolle tyypillistä oli se, että kestäväan kehitykseen kohdistui valtavasti kiinnostusta ja kehittämistä. Muutama vuosikymmen sitten Suomessa uskottiin vahvasti siihen, että teknologiaa ja menetelmiä kehittämällä saadaan aikaan ympäristömyönteisempiä rakennuksia ja ympäristöjä. Esimerkkejä haettiin muun muassa muista Pohjoismaista ja Saksasta. (Hakaste ym. 2004)

Miten kestävä kehityksen teemat ja tavoitteet liittyvät ekologisiin kaupunkeihin? Yhtenä näkökulmana ja perusteluna toimii urbanisoituminen, sillä eurooppalaiset ovat pakkautuneet asumaan kaupunkeihin. Jo kaksikymmentä vuotta sitten noin 20 prosenttia Euroopan unionin kansalaisista asui yli 250 000 asukkaan kaupungeissa, 20 prosenttia asui keskisuurissa 50 000–250 000 asukkaan kaupungeissa ja 40 prosenttia asui pienissä 10 000–50 000 asukkaan kaupungeissa (European Commission 1998, 2). Tämä tarkoittaa sitä, että jo muutama vuosikymmen sitten 80 prosenttia Euroopan väestöstä asui vähintään yli 10 000 asukkaan kaupungeissa. Vuonna 1998 Suomessa asui noin 3,3 miljoonaa ihmistä kaupunkialueilla ja vuonna 2016 luku oli noin 3,8 miljoonaa ihmistä (Suomen virallinen tilasto 2017). Vajaassa kahdessakymmenessä vuodessa Suomen kaupunkialueiden asukasmäärä lisääntyi noin puolella miljoonalla.

Ihmisten pakkautuessa vain tietyille alueille ei haasteilta ja ongelmilta voida välttää. Uusille asukkaille pitää rakentaa asuntoja, mahdollisesti kokonaan uusia kaupunginosia, ja perustaa palveluita. Asukkaiden määrän lisääntyessä myös liikenne ja liikkumisen tarve kasvavat ja samoin niistä aiheutuvat päästöt. Kaupungit joutuvat sopeutumaan esimerkiksi edellä mainittuihin haasteisiin, ja se näkyy muun muassa uutena tapana suunnitella, rakentaa, nähdä ja kokea kaupunkia. Tällaiset muutokset pakottavat kaupungit uudistumaan. Tämän uudistuksen perustuksille rakentuu ja mukautuu kaupunkia, joita nimitetään ekologisiksi kaupungeiksi. Suomenkielisessä kirjallisuudessa ja taustaineistoissa käytetään myös esimerkiksi nimityksiä ekokaupunki, kestävä kehityksen kaupunki, ekotehokas kaupunki, viherkaupunki tai vihreä kaupunki. Englanninkielisissä kirjallisuudessa ja taustaineistoissa käytetään ekologisesta kaupungista esimerkiksi nimityksiä ecocity tai eco-city, ecovillage ja ecopoly (Coplák 2003). Tässä tutkielmassa käytetään ekologinen kaupunki -termiä. Lisäksi ekologinen kaupunki -termistä voidaan johtaa esimerkiksi termi ekologinen kaupunginosa. Vuoreksesta puhutaan ekologisena kaupunginosana.

Ekologisia kaupunkeja on maailmalla useita. Anttiroiko (2010, 119-121) listaa maailman tunnetuimpia ekologisia kaupunkeja: ”Portland, San Francisco, Seattle, Chicago, New York ja Boston Yhdysvalloista, Freiburg ja Zermatt Keski-Euroopasta, Kööpenhamina, Malmö ja Reykjavik Pohjoismaista, Waitakere Uudesta-Seelannista ja kehitysmaiden joukossa esimerkiksi Curitiba Brasiliasta.” Ekologiset kaupungit eivät rajaudu vain länsimaihin, sillä niitä sijaitsee kaikkialla maapallolla. Esimerkiksi Kiinassa sijaitsee useita ekologisia kaupunkeja ja siellä on myös meneillään useita ekologisia kaupunkihankkeita. Vuonna 2011 Kiinassa oli 230 kaupunkia, jotka olivat julistaneet itsensä ekologiseksi kaupungeiksi. (Zhou, He & Williams 2012) Pelkkä kaupungin julistaminen ekologiseksi kaupungiksi ei tee siitä ekologista kaupunkia, sillä tiettyjä toimenpiteitä tulee olla suunniteltuna ja toteutettuna. Se mikä tekee kaupungista ekologisen kaupungin, taustoitetaan seuraavaksi.

Ekologinen kaupunki -käsite syntyi 1980-luvulla saksalaisten tutkijoiden keskuudessa. Käsitteen synty liittyi suoraan ihmisten kohonneeseen tietoisuuteen ja vastuuseen ekologisista asioista sekä ympäristöasioista ja ympäristöstä. Ensimmäiset ideat ja hahmotelmat ekologisista kaupungeista keskittyivät erityisesti kaupunkien energiankulutukseen, veteen, jätteisiin ja päästöihin sekä isossa kuvassa ympäristönsuojeluun. 2000-luvun taitteessa ekologisten kaupunkien pääpaino oli kaupunkien ja luonnon keskinäisessä tasapainoisessa suhteessa. Ekologisten kaupunkien tausta-ajatuksena on se, että ne ovat ihmisiä varten, luontoa unohtamatta. Ekologisessa kaupungissa ihmiset, työpaikat ja palvelut sijaitsevat kaikki lähellä toisiaan. (Coplák 2003)

Coplák (2003) esittelee ekologiselle kaupungille 27 periaatetta. Näitä ovat muun muassa sekoittunut yhdyskuntarakenne, ympäristön huomioon ottaminen aluetta kehitettäessä, palveluiden läheisyys, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden nostaminen alueen keskiöön, moottoriajoneuvoliikenteen ja siitä aiheutuvan melun ja haitan vähentäminen mahdollisimman paljon, joukkoliikenteen toimivuus ja kattavuus, liikenteen nopeusrajoitusten alentaminen sekä autojen parkkipaikkojen vähäisyys. Ekologisen kaupungin periaatteista muodostuu isompia kokonaisuuksia ja teemoja, joita ovat rakentaminen, alueidenkäyttö, asuminen, liikenne, liikkuminen, ympäristö ja luonnonympäristö, kulttuuri ja perinne, paikallisuus, turvallisuus, kierrätys ja energiatehokkuus. Nämä edellä mainitut teemat ja periaatteet näkyvät enemmän tai vähemmän useissa ekologisissa kaupungeissa tai kaupunginosissa, koska niitä on painotettu eri tavalla maasta ja kaupungista riippuen. Tässä tutkielmassa käytetään Coplákin periaatteita ekologisen kaupungin määrittelemisessä ja nämä Coplákin periaatteet ovat ekologisen kaupungin runko ja kehys.

Hakanen (1999, 72-81) lähestyy ekologista kaupunkia toisenlaisesta näkökulmasta. Hän käyttää termiä ekologisesti kestävä yhdyskunta, joka voidaan käsittää tietyllä alueella elävien ihmisten muodostamana kokonaisuutena, joka on ekologisesti kestävä. Hakanen määrittelee ekologisesti kestävän yhdyskunnan energian ja luonnonvarojen näkökulmista. Tällaisessa yhdyskunnassa säästetään ja käytetään energiaa ekotehokkaasti sekä hyödynnetään uusiutuvia energianlähteitä ja tämän lisäksi uusiutumattomia luonnonvaroja käytetään säästeliäästi, tehokkaasti ja kierrättäen. Energian ja luonnonvarojen lisäksi Hakanen nostaa esille elävän luonnon prosessien ja monimuotoisuuden suojelemisen niin määrällisesti kuin laadullisestikin; sillä on tärkeää, että ekologisesti kestävä yhdyskunnan kehittämisessä huomioidaan luonto ja ekosysteemit. (Hakanen 1999, 72-81) Hakasen ekologisesti kestävä yhdyskunta on yksi määritelmä siitä, millainen ekologinen kaupunki voi olla, tai millainen sen pitäisi olla.

Kuten Coplakin (2003) esittelemistä ekologisen kaupungin periaatteista käy ilmi, niin esille nousevat erityisesti kaksi teemaa, jotka liittyvät vahvasti toisiinsa; yhdyskuntarakenne sekä liikenne ja liikkuminen. Vartiainen (1998) mukaan yhdyskuntarakenne ja alueidenkäyttö ovat tärkeässä asemassa ekologisessa kaupungissa, sillä hajautunut ja pitkien välimatkojen kaupunki ei ole toiminnallisesti erityisen ekologinen. Muutama vuosikymmen sitten kaupunkisuunnittelun trendinä oli rakentaa voimakkaita alueellisia keskuksia kaupunkien sisään ja tämän seurauksena asuminen, työnteko ja palvelut hajautuivat kaupunkirakenteessa. Myöhemmin näitä ongelmia on pyritty ratkaisemaan yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä ja eheyttämällä. (Vartiainen 1998)

Miten yhdyskuntarakennetta voidaan tiivistää ja eheyttää? Hiltusen (2008, 141-143) mukaan ekologisten kaupunkien avulla. Hiltunen esittelee ekologiset kaupungit työkaluina, joilla voidaan hallita, tiivistää ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Ympäristöministeriön (2001, 27-28) mukaan yhdyskuntarakennetta voidaan kehittää ekologisissa kaupungeissa eri tavoilla ja yhtenä tärkeimpänä asiana pidetään palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta eri väestöryhmien kesken. Tämä tapahtuu muun muassa vähentämällä liikenteen tarvetta sekä edistämällä joukkoliikenteen edellytyksiä.

Ekologisten kaupunkien eheyttä ja toimivuutta tarkasteltaessa esiin nousee erityisesti alueidenkäyttö, kuten Coplakin (2003) periaatteista käy ilmi. Ympäristöministeriön (2001, 27-28) mukaan ekologisissa kaupungeissa alueidenkäyttö vaikuttaa vahvasti siihen millainen itse alueesta lopulta muodostuu. Ekologisissa kaupungeissa alueidenkäytön yksi tärkeimmistä tarkoituksista on varata riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn väyliä ja reitistöä varten. Näiden lisäksi on tärkeää, ettei uusia huomatt-

tavan suuria asuin-, työpaikka- tai palvelualueita sijoiteta irralleen jo olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. (Ympäristöministeriö 2001, 27-28) Esimerkiksi ekologisen kaupunginosan rakentaminen kauas kaupungin keskustasta yhdyskuntarakenteen laitamille on huono ratkaisu sekä yhdyskuntarakenteen kuin alueidenkäytönkin kannalta.

Hiltunen (2008, 141-152) jatkaa, että ekologisten kaupunkien halutaan olevan yhdyskuntarakenteeltaan ja alueidenkäytöltään tiiviitä. Ekologisessa kaupungissa palvelutarjonta tulee hajauttaa eri kaupunginosiin, jotta palvelut saadaan mahdollisimman lähelle asukkaita. Hiltunen näkee tiiviin sekä kompaktin kaupunkirakenteen kestävän kehityksen periaatteiden mukaisena. Hänen mukaansa tiivis sekä kompakti yhdyskuntarakenne nähdään ekologisena, koska se minimoi liikenteen, erityisesti yksityisautoilun, tarvetta sekä suosii joukkoliikennettä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen säästää myös ympäristöä, koska sen seurauksena kaupunkiluontoa ja kaupungin viheralueita säilyy rakentamisen ulkopuolella. Hiltunen mukaan yhdyskuntarakenteen hajautuminen johtuu asutuksen leviämisestä kaupunkien laitamille. Asutuksen leviäminen lisää ihmisten liikkumisen tarvetta ja vaikeuttaa lähipalveluiden järjestämistä. Kun palvelut eivät sijaitse lähellä, niin ihmiset ovat entistä riippuvaisempia oman auton käytöstä. (Hiltunen 2008, 141-152)

Coplákin (2003) esittelemistä periaatteista toinen esille noussut huomattava kokonaisuus, eli liikenne ja liikkuminen, on tärkeä monelta osin, kuten Hiltunen (2008) ja Ympäristöministeriö (2001) ovat edellä tuoneet esille. Heinosen, Kasasen & Wallsin (2002, 19) mukaan liikenne ja ihmisten liikkuminen voidaan nähdä määrittävänä ja keskeisenä tekijänä luonnonvarojen kuluttamisessa sekä yhdyskuntarakenteen ekotehokkuudessa, koska yhdyskuntarakenne vaikuttaa suoraan ihmisten liikkumiseen ja liikenteen määriin, ja ajoneuvoliikenne vaikuttaa suoraan ympäristöön. Edellä mainittujen esimerkkien vuoksi nämä kaksi suurta kokonaisuutta; yhdyskuntarakenne sekä liikenne ja ihmisten liikkuminen ovat tärkeitä kokonaisuuden kannalta tarkasteltuina sekä vahvasti sidoksissa toisiinsa.

Coplákin (2003) mukaan lyhyet etäisyydet ekologisessa kaupungissa takaavat sen, että matkat voidaan tehdä jalkaisin. Kuopan (2016, 17-18) mukaan kaupungissa jossa liikutaan jalan, jalankulku voi auttaa ratkaisemaan kaupungin ympäristö-, terveys- ja liikenneongelmia ja samalla luoda parempaa kaupunkia. Kuopan mukaan jalankulkuun kaupungissa sisältyy lupauksia, jotka viittaavat parempiin tulevaisuudennäkymiin, kuten esimerkiksi ekologisuuteen, kestävyyteen ja terveyteen. Coplákin (2003) ekologisen kaupungin periaatteista kolme liittyy suoraan jalankulkuun. Ensimmäisenä on periaate numero seitsemän: palveluiden tulee sijoittua alueelle niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa

jalkaisin. Numero kolmetoista: jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väylät muodostavat alueen pääreitit. Numero seitsemäntoista: liikenteen nopeusrajoituksia alueella tulee alentaa, jotta jalankulkijoiden turvallisuus parane. Coplák jatkaa, että jalankulku on ekologisen kaupungin liikkumismuodoista tärkein, pyöräily tulee toisena, joukkoliikenne kolmantena ja viimeisenä on yksityisautoilu. Yksityisautoilu on hierarkiassa viimeisenä syystä, kuten Heinonen, Kasanen & Walls (2002, 19) aiemmin toivat ilmi; yksityisautoilun kasvu vaikuttaa suoraan negatiivisesti ekologisten kaupunkien ekotehokkuuteen ja ympäristöön.

Edellä mainitut problematiikat yhdyskuntarakenteessa sekä liikenteen ja yksityisautoilun kasvussa asettavat haasteita ekologisille kaupungeille. Wahlströmin, Hallanaron & Mannisen (1996, 205) mukaan henkilöauto nähdään käteväenä, miellyttävänä sekä nopeana tapana liikkua. Merkittävä osa, hie- man yli 50 prosenttia, 1–3 kilometrin pituisista matkoista tehdään henkilöautolla (kuva 1). Wahlström, Hallanaro & Manninen (1996, 205) sanovat, että tällaiset alle kolmen kilometrin pituiset mat- kat ovat niin lyhyitä, että ne voitaisiin tehdä jalkaisin tai pyörällä.

Ekologisten kaupunkien yksi tärkeimmistä haasteista on vähentää yksityisautoilua, mutta se ei on- nistu ilman toimivaa yhdyskuntarakennetta tai rakenteessa toimivia joukkoliikenteen ja jalankulun sekä pyöräilyn verkostoja ja reitistöä. Kuten Coplák (2003) totesi aiemmin, myös Schallaböckin (1995) mukaan kaupunkiliikenteen suunnittelun kannalta tärkein osa-alue on jalankulku. Ja kuten Coplák (2003) edellä, myös Schallaböck (1995) on sitä mieltä, että jalankulun ja pyöräilyn lisäksi joukkoliikenne on kolmas ekologisen kaupungin kaupunkiliikenteen peruspilareista. Sen tarve koros- tuu pitkien välimatkojen kaupungissa, esimerkiksi silloin kun halutaan kulkea Vuoreksesta Tampe- reen keskustaan. Schallaböck (1995) jatkaa, että vaikka joukkoliikenne vie tilaa kaupungissa, niin se on silti esimerkiksi saasteettomampi liikkumismuoto kuin yksityisautoilu. Gehl (2010, 105) asettaa liikennekokonaisuuksien tilantarpeen mittasuhteeseen. Jalankulkijoille riittää kaksi 3,5 metriä leveää jalankulkuväylää tai yksi seitsemän metriä leveä jalankulkuväylä. Tällaisen jalankulkuväylän välitys- kyky on jopa 20 000 jalankulkijaa tunnissa. Kaksi 2,0 metriä leveää pyöräilyväylää vetävät noin 10 000 pyöräilijää tunnissa. Nelikaistainen katu, kaksi kaistaa suuntaansa, vetää 1 000–2 000 autoa tunnissa.

Konkreettisen näkökulman ekologisiin kaupunkeihin tuo Euroopan unionin Ecocity-projekti, jossa lähtökohtana toimi ajatus siitä, että aikaisempia kaupunkikehityksen malleja hallitsi spatiaalinen asuinalueiden eriarvoisuus ja sen seurauksena liikennemäärät kasvoivat sekä ympäristöön kohdistuva

paine lisääntyi. Tämän seurauksena haluttiin etsiä parempia ja kestävämpiä vaihtoehtoja kaupunki-kehittämislle. Johtopäätöksenä syntyi Euroopan unionin perustama projekti nimeltä Ecocity, jossa kaupunkeja ja kaupunginosia kehitettiin tiettyjen kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti ja kehittämässä huomioitiin erityisesti liikenne ja liikkuminen. Projektin yleisenä tavoitteena oli kehittää sellaisia ekologisia kaupunkeja, joissa korostetaan ympäristöystävällistä liikennejärjestelmää ja sen vaikutuksia kaupunkiympäristöön. (Coplák 2003)

Ecocity-projektissa oli mukana seitsemän eri kaupunkia Euroopasta ja yksi näistä kaupungeista oli Tampere. Tamperetta edusti Vuores. Vuoreksesta esiteltiin Vuores-projektin yleiset asetelmat, taustatiedot, tavoitteet sekä kestävän kehityksen mukaiset osa-alueet, kuten esimerkiksi liikennetkaisu ja kaupunkirakenne. (Gaffron, Huismans & Skala 2005, 60-66) Vuoreksen suunnittelussa käytettiin useita Coplák (2003) esittelemiä ekologisen kaupungin periaatteita ja teemoja. Näitä periaatteita ja teemoja tarkastellaan lähemmin, kun Vuoresta käsitellään luvussa 4.

Ekologisissa kaupungeissa esiintyy sekä hyviä että huonoja puolia, riippuen mistä näkökulmasta asiaa tarkastellaan ja kuka toimii tarkastelijana. Hyvänä puolena on esimerkiksi se, että ekologinen kaupunki edistää kestävää kehitystä. Aasukkaiden kannalta ekologisen kaupungin hyvinä puolina voidaan nähdä esimerkiksi viihtyisämpi, turvallisempi ja rauhallisempi ympäristö. Lisäksi ekologinen kaupunki tarjoaa enemmän tilaa asukkaille. Ekologisen kaupungin huonoina puolina voidaan pitää kaupungin suunnittelu- ja toteuttamisprosesseja, jotka ovat haastavia ja aikaa vieviä. Tämän lisäksi ekologisessa kaupungissa asuminen voi olla aluksi haastavaa, sillä yksityisautoilua kohtaan on usein asetettu rajoitteita. (Gaffron, Huismans & Skala 2005, 7-12)

3.2 Ihmisten liikkuminen ekologisessa kaupungissa

Edellisessä luvussa 3.1 sivuttiin liikennettä ja ihmisten liikkumista, koska ne ovat merkittävä osa ekologista kaupunkia. Kyseisessä luvussa liikennettä ja liikkumista käsiteltiin ennemminkin isomman kokonaisuuden sekä yhdyskuntarakenteen kautta. Tässä luvussa käydään läpi osittain samoja teemoja

ja osa teemoista toistuu, mutta pääpainona on spesifimpi tarkastelu ihmisten liikkumisessa ekologisessa kaupungissa ja siitä miten ekologinen kaupunki mahdollistaa sen, miten ihmiset voivat liikkua. Luvun lopussa on esimerkki yhdestä suomalaisesta ekologisesta kaupunginosasta. Luvun lähdeaineisto koostuu ekologiin kaupunkeihin sekä kaupunkikehittämiseen liittyvistä aineistoista ja kirjallisuudesta.

Edellisen luvun 3.1 pohjalta syntyi kysymys; miten ihmisten liikkumistapoihin voidaan vaikuttaa ja vähentää henkilöautolla tehtäviä matkoja sekä lisätä liikkumista jalkaisin? Yksi keino on yhdyskuntarakenteen sisällä, maankäytön suunnittelulla. Uusi asutus pyritään sijoittamaan jalankulku- sekä joukkoliikennevyöhykkeille ja autoriippuvaisille alueille ei rakenneta. Myös palvelut sijoitetaan yhdyskuntarakenteen sisälle, jotta liikkumiseen ei tarvita autoa. Tavoitteena on vähentää liikkumisen tarvetta pienentämällä asumisen, työpaikkojen ja palveluiden etäisyyksiä toisistaan. (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 13-40) Pelkkä liikkumisen tarpeen vähentäminen ei riitä, vaan autoilulle pitää tarjota muita vaihtoehtoisia, toimivia, liikkumisen tapoja. Sellaisia ovat joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily. Näistä vaihtoehtoista halutaan tehdä houkuttelevia ja vetovoimaisia sekä samalla muuttaa ihmisten liikkumisen kulttuuria ja liikkumistottumuksia. (Seutuhallitus 2014, 7) Suurin haaste on joukkoliikenteen, jalankulun sekä pyöräilyn ”heikko asema ja houkuttelevuus” verrattaessa oman auton käyttöön (Pirkanmaan liitto 2011, 11).

Miten joukkoliikenteestä, jalankulusta ja pyöräilystä voidaan tehdä houkuttelevia ja samalla vahvistaa niiden asemaa? Tampereen kaupunkiseudun mukaan (2010, 17-19) ihmisille annetaan kannustimia käyttää joukkoliikennettä sekä kannustimia kulkea jalkaisin ja pyörällä. Myös informaatiota ja tiedotusta lisätään näistä kulkumuodoista. Tuomisen ym. (2015, 18-19) mukaan joukkoliikenteen käyttäjille pitää tarjota helposti saatavilla olevaa informaatiota, esimerkiksi suoraan mobiililaitteisiin sekä pysäkeillä, asemilla, kauppakeskuksissa ja vastaavissa paikoissa oleviin näyttöihin. Joukkoliikennettä kuten myös jalankulkua ja pyöräilyä pitää markkinoida ja niille pitää luoda toimiva imago. Tärkeimpänä tavoitteena on tehdä näistä liikkumisen muodoista houkuttelevia ja edistää siirtymistä oman auton käytöstä kohti joukkoliikennettä, sekä pyöräilyä että jalankulkua. Toimenpiteinä esitetään esimerkiksi joukkoliikenteen imagokampanjoita, valistuksen lisäämistä ja viestinnän tehostamista. Jotta ihmiset siirtyisivät käyttämään enemmän joukkoliikennettä, tulee joukkoliikenteellä olla kattava tarjonta. Vuorotarjonnan tulee olla hyvä. Myös jalankulkua ja pyöräilyä edistetään kampanjoilla ja informaation lisäämisellä. Informaatio pitää sisällään esimerkiksi tietoa pyöräilyn ja jalankulun positiivisista terveysvaikutuksista sekä edullisuudesta. (Tuominen ym. 2015, 18-19)

Myös infrastruktuuri on erittäin tärkeässä asemassa, sillä jalankulku- sekä pyöräilyväylien tulee olla mukavia, turvallisia ja helppoja käyttää. Tärkeitä asioita ovat väylien valaistus, tasaiset pinnat sekä houkutteleva väylämiljö. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 23-24) Jalankulku- sekä pyöräilyväylillä tulee olla ympärivuotinen kunnossapito öisin ja päivisin. Talvella lumi pitää kolata pois ja jalankulku- sekä pyöräilyväyliä priorisoida, suhteessa ajoneuvoliikenteen väyliin, kuten Kööpenhaminassa tehdään – Jalankulku- sekä pyöräilyväylien ylläpito hoidetaan ensimmäisenä, ajoneuvoliikenteen väylät sen jälkeen. Kaikkina vuodenaikoina on tärkeää, että jalankulkuväylien pinta on kuiva ja sellainen ettei siinä liukastu. (Gehl 2010, 119-133) Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ovat parhaimmillaan silloin kun näille liikkumismuodoille on osoitettu omat väylät. On myös tärkeää, että pyöriä on helppo kuljettaa joukkoliikennevälineissä ja pyörille toteutetaan yhteiskäyttöjärjestelmä. (Tuominen ym. 2015, 19-30) Myös ihmisten arvostusta jalankulkua ja pyöräilyä kohtaan on tärkeää kasvattaa; niin ihmisten asenteissa, liikkumistottumuksissa kuin päätöksenteossa (Tampereen kaupunkiseutu 2012).

Edellisiin toimenpiteisiin viitaten liikennevirasto on tehnyt jalankulun ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman, joka on jaettu neljään kokonaisuuteen. Ensimmäisenä on asenteisiin vaikuttaminen. Toisena infrastruktuuri. Kolmantena yhdyskuntarakenne. Neljäntenä hallinnon rakenteet ja lainsäädäntö. (Tuominen ym. 2015, 10) Liikenneviraston toimenpidesuunnitelmassa toistuvat samat teemat kuin Tampereen kaupungin, Pirkanmaan liiton ja muiden instanssien toimenpiteissä ja suunnitelmissa. Haasteet on tunnistettu valtakunnantasolta aina kuntatasolle saakka. Nyt näitä haasteita on ratkottu tai pyritty ratkomaan ekologisissa kaupungeissa ja ekologisissa kaupunginosissa, kuten Tampereen Vuoreksessa. Luvuissa 4.4 & 4.5 esitetään tarkempaa tietoa ihmisten liikkumisesta Vuoreksessa.

Vaikka kaupunki tai kaupunginosa olisi suunniteltu ja rakennettu ekologisen kaupungin periaatteita ja teemoja noudattaen, niin ihmiset eivät siltikään välttämättä siirry pois oman auton käytöstä kohti joukkoliikennettä, jalankulkua ja pyöräilyä. Tällaisesta tapauksesta löytyy esimerkki Suomesta. Helsingin Viikkiin on rakennettu Suomen ensimmäinen ekologinen kaupunginosa Eko-Viikki, jonka suunnittelu alkoi jo vuonna 1989. Eko-Viikki sijaitsee kahdeksan kilometrin päässä Helsingin keskustasta. (Hakaste ym. 2004, 6)

Vuonna 2004 julkaistiin Eko-Viikin asukaskysely, jossa kysyttiin ekoviikkiläisten mielipiteitä ja kokemuksia Eko-Viikissä asumisesta. Ekoviikkiläiset näkivät puutteita muun muassa alueen palveluissa ja siinä, miten alueella liikutaan ja miten siellä haluttaisiin liikkua. Palvelut olivat alueen asukkaiden mukaan kaukana ja sen hetkisillä liikennejärjestelyillä liikkuminen koettiin varsinkin lapsiperheille hankalaksi, joten oman auton omistaminen ja käyttäminen nähtiin miltei välttämättömyytenä, vaikka

oman auton käytöstä oltiin muuten halukkaita tinkimään. Osa asukkaista oli harkinnut auton hankkimista siitäkin huolimatta, että he olivat periaatteessa autoilua vastaan. He kokivat, että elämä Eko-Viikissä ilman omaa autoa on hankalaa. Liikenneyhteydet autolla liikuttaessa olivat kyselyn perusteella erinomaiset. Yhdeksän kymmenestä mielipiteensä ilmaisseesta oli tyytyväinen liikenneyhteyksiin omalla autolla. (Kajantie 2004, 5-32)

Vajaa kolmannes ekoviikkiläisistä ajoi omalla autolla töihin ja lähes puolet käytti joukkoliikennettä. Asukaskyselyssä kävi ilmi, että alueella oli noin 350 autoa tuhatta henkilöä kohden. Koko Helsingin vastaava luku oli 383 autoa. Autollisia ruokakuntia vastanneista oli 62 prosenttia ja koko Helsingin seudulla vastaava luku oli noin 61 prosenttia. (Kajantie 2004, 25) Eko-Viikin ekologisuus ei siis vähentänyt autojen määrää.

Eko-Viikin tapauksessa on havaittavissa selkeä ristiriita, sillä alueen suunnittelussa käytettiin ekologisen kaupungin periaatteita ja teemoja, mutta osa näistä periaatteista ja teemoista ei toteutunut. Eko-Viikki antaa esimerkin siitä, miten tärkeää on järjestää myös palveluita ja työpaikkoja lähelle asukkaita. Jos varsinkin palvelut ovat kaukana ja niitä ei saavuteta helposti jalkaisin, pyöräillä tai joukkoliikenteen avulla, kynnys käyttää omaa autoa liikkumiseen nousee huomattavasti. Osa Eko-Viikin autottomista asukkaista jopa harkitsi ostavansa itselleen auton edellä mainitusta problematiikasta johtuen. Vaikka suurin muutos ekologisuuteen lähtee ihmisistä, alueen asukkaista, niin silti kaupungin tai kaupunginosan tulee järjestää ekologisuuden mahdollistavat puitteet. Ekologinen kaupunki mahdollistaa, ihminen toteuttaa.

4 VUORES

4.1 Vuoreksen kehys – Tampere ja Tampereen kaupunkiseutu

Luvussa 4 käytetty lähdeaineisto perustuu pääosin Tampereen kaupungin tilaamiin sekä tuottamiin aineistoihin, selvityksiin ja tutkimuksiin. Vuoreksen kohdalla pääosa lähdeaineistoista on tuotettu Vuoreksen suunnitteluvaiheessa, vuosituhanen vaihteessa sekä vuosituhanen alkuvuosina. Lisäksi lähdeaineistoina on käytetty ”ulkopuolisten” instanssien, eli muiden kuin Tampereen kaupungin tai Tampereen kaupunkiseudun tekemiä tutkimuksia, selvityksiä ja aineistoja.

Tässä luvussa esitellään Vuoreksen kehys, eli Tampereen kaupunki ja Tampereen kaupunkiseutu. Näitä kahta instanssia tarkastellaan niin tilastojen kuin strategioiden ja suunnitelmien näkökulmista. Luvussa käsitellään myös ihmisten liikkumista Tampereella sekä Tampereen kaupunkiseudulla. Luvun tarkoituksena on taustoittaa Vuorekseen vaikuttavia instansseja.

Tampere on kolmanneksi suurin kaupunki Suomessa. Keväällä 2017 Tampereen asukasluku oli 228 274 (Tampereen kaupunki 2017a). Vuonna 2040 Tampereen väestöennuste on noin 275 000 asukasta, joka tarkoittaa noin 2 000 asukkaan vuotuista kasvua ja yhteensä noin 50 000 uutta asukasta (Pirkanmaan liitto 2013, 5). Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan ALLI-mallin (ALLI-kartasto 2013a) mukaan Tampere sekä Tampereen kaupunkiseutu ovat kasvukeskuksia, sillä muuttovoitto näyttää painottuvan kansallisesti tarkasteltuna suurimmalta osin Helsinki–Tampere -akselille.

Tampereen kaupunkiseutua mainostetaan Suomen vetovoimaisimpana kaupunkiseutuna. Kaupunkiseudun muodostavat Tampere ja sen ”ympärillä” olevat kunnat; Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi (kuva 4). Vuoden 2017 asukasluvun mukaan Tampereen ympäryskunnista Nokialla on 33 210 asukasta, Ylöjärvellä 32 799 asukasta, Kangasalla 31 190 asukasta, Lempäälässä 22 745 asukasta, Pirkkalassa 19 163 asukasta, Orivedellä 9 312 asukasta ja Vesilahdella 4 462 asukasta. Yhteensä asukkaita Tampereen kaupunkiseudulla on vuonna 2017 noin 380 000. (Tampereen kaupunkiseutu 2017) Vuonna 2014 tehdyn kasvulaskelman lähtötilanteena pidetään vuoden 2012 loppua, jolloin kaupunkiseudulla oli 365 000 asukasta. Tämän perusteella on tehty vuoden

2040 Tampereen kaupunkiseudun väestöennuste, joka on noin 480 000 asukasta. Tämä tarkoittaa noin 4 200 asukkaan vuotuista kasvua ja yhteensä noin 115 000 uutta asukasta Tampereen kaupunkiseudulle. (Seutuhallitus 2014, 5-6)



Kuva 4. Kaupunkiseudun kartta. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. Lähde: http://www.tampereen-seutu.fi/site/assets/files/6281/kaupunkiseutu_kartta_2011-1.jpg

Lyhyellä, vain neljän vuoden, aikajänteellä tarkasteltuna Tampereen kaupunkiseudun väestöennuste näyttää pitävän paikkansa, sillä Tampereen kaupunkiseudun asukasmäärä on noussut noin 15 000 asukkaalla. Väestökasvu on merkittävä tekijä niin Tampereelle kuin Tampereen kaupunkiseudulle. Väestön suureen vuosittaiseen kasvuun on varauduttu jo vuosien ajan ja erilaisia toimenpiteitä on tehty, strategioista ja suunnitelmista lähtien. Konkreettisesti toimenpiteet näkyvät esimerkiksi Tampereen sekä koko kaupunkiseudun kaavoituksessa ja maankäytössä. Hyvänä esimerkkinä toimii Tampereella rakentamisvaiheessa oleva kaupunginosa Vuores, joka vastaa omalta osaltaan väestönkasvun haasteisiin ja tarpeisiin.

4.1.1 Tampereen sekä Tampereen kaupunkiseudun strategiat ja suunnitelmat

Kaikkien laadittujen strategioiden ja suunnitelmien perimmäisenä perustana on Tampereen kaupungin sitoutuminen kansallisesti, että kansainvälisesti ympäristön tilan seurantaan ja parantamiseen. EU:n pormestarien ilmastositoumus, Aalborgin kestävän kehityksen sitoumukset ja Eurocities-järjestön ilmastojulistuksen allekirjoittaminen edellyttävät Tampereen kaupungilta hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja kestävän kehityksen edistämistä. (Tampereen kaupunki 2009) Näiden perusteella Tampereen kaupunki on tehnyt erilaisia strategioita ja suunnitelmia. Yksi Tampereen kaupungin tärkeimmistä suunnittelu- sekä kehittämismetodeista sekä suuntaviivojen antajista on Tampereen kaupunkistrategia. Nykyinen kaupunkistrategia on vuodelta 2013. Uudempi kaupunkistrategia on tekeillä ja kaupunginvaltuuston on tarkoitus hyväksyä uusi strategia vuoden 2017 lopulla. (Tampereen kaupunki 2017b)

Nykyisessä Tampereen vuoden 2013 kaupunkistrategiassa nostetaan esille erilaisia visioita ja strategisia painotuksia Tampereesta vuonna 2025. Strategiassa Tampereen kaupunkirakenne nähdään tiiviinä, vihreänä ja vähähiilisenä, joka omalta osaltaan tukee koko kaupunkiseudun kehitystä. Kaupungin kasvu suuntautuu nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään, aluekeskuksiin kuten Vuorekseen, ja kasvu tukeutuu joukkoliikenteen laatukäytävien varrelle. Tähän perustuu myös strateginen painotus kehittää keskustaa ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella sijaitsevia aluekeskuksia, kuten Vuoresta, monipuolisina palvelukeskittyminä. Lisäksi Tampereen halutaan olla ilmastopoliittinen edelläkävijä, sillä vision mukaan hiilidioksidipäästöjen määrä tulee vähentymään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2025 mennessä. (Tampereen kaupunki 2013, 14-17) Edellä mainitut visiot ja strategiset painotukset perustuvat vahvasti hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja kestävän kehityksen edistämiseen, niin kuin Tampereen kaupungin sitoumukset velvoittavat.

Myös Tampereen kaupunkiseutu on tehnyt strategian hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja kestävän kehityksen edistämiseen. Tampereen kaupunkiseutu (2010) julkaisi vuonna 2010 ilmastostrategian, jonka aikajänne ulottuu vuoteen 2030. Kyseisen strategian päävisiona on vähentää hiilidioksidipäästöjä. Strategian mukaan vuonna 2030 päästöjen vähennys on vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta asukasta kohden laskettuna. Tavoite on samaa kokoluokkaa, kuin Tampereen kaupungin

kaupunkistrategiassa 2013 asettama tavoite. Tampereen kaupunkiseudun halutaan olevan Suomen kärkitasoa kasvihuonepäästöjen vähentämisessä.

Hyvänä esimerkkinä edellä mainittujen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä ja kestävän kehityksen edistämisestä antaa strategiaa yksityiskohtaisempi Tampereen kaupunkiseudun maankäytön rakenne-suunnitelma. Kyseisessä suunnitelmassa pääpaino on kaupunkiseudun kuntien yhteisessä maankäytön rakennesuunnittelussa, koska Tampereen kaupunkiseudun kunnat haluavat kehittää maankäyttöä yhteisenä kokonaisuutena yli kuntarajojen. Suurimpana syynä on voimakas väestönkasvu, joka taas vaikuttaa siihen, että jos maankäyttöä ei kehitetä yhdessä, on vaarana, että tiivistämis- ja täydentämisrakentamista ei toteuteta merkittävästi ja hajakenttäminen jatkuu. Jos hajakenttäminen jatkuu, niin se taas omalta osaltaan heikentää strategioissa mainittuja tavoitteita hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä, koska päästöt ja liikenne tulevat kasvamaan ja samalla jalankulun ja pyöräilyn edellytykset heikentyvät. (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 14)

Tampereen kaupunkiseudulla ei haluta heikentää jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä omaehtoisesti, joten Tampereen kaupunkiseutu on tehnyt kaupunki- sekä ilmastostrategioita ja erinäisiä visioita tukemaan erillisen ja yksityiskohtaisemman Tampereen kaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelman. Tiivistäen voidaan todeta, että kyseinen kehittämisohjelma on tehty siksi, että jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä on haluttu kohentaa. Kehittämisohjelman sanoman voi kiteyttää jalankulun ja pyöräilyn visioon 2030: ”Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Kaupunkiseutu on kestävän liikkumisen esimerkkialue Suomessa.” Kehittämisohjelmassa keskitytään nykyisiin jalankulku- ja pyöräilypainotteisiin väyliin ja reitteihin, niiden tarpeeseen ja hoitoon sekä niiden parantamiseen, kuten myös esimerkiksi pyöräparkkeihin. (Tampereen kaupunkiseutu 2012)

EU:n pormestarien ilmastositoumus, Aalborgin kestävän kehityksen sitoumukset ja Eurocities-järjestön ilmastojulistuksen allekirjoittaminen edellyttävät Tampereen kaupungilta hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja kestävän kehityksen edistämistä. Edellä mainitut sopimukset luovat kaupunkisuunnittelulle sekä kaupunkikehittämiselle ison kehyksen, jonka puitteissa niin Tamperetta kuin Tampereen kaupunkiseutua on kehitetty edellisinä vuosina, unohtamatta tulevaisuudessa tapahtuvaa kehitystä. Ylläolevien sopimuksien vaikutukset voidaan nähdä esimerkiksi niinkin arkisissa asioissa kuin siinä, miten ihmiset liikkuvat paikasta toiseen ja miten tätä liikkumista on edistetty kaupunkisuunnittelun taholta. Jalankulku esimerkkinä.

4.1.2 Ihmisten liikkuminen Tampereella sekä Tampereen kaupunkiseudulla

Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimuksen 2012 mukaan Tampereen kaupunkiseudun asukkaat tekevät arkisin noin 1,1 miljoonaa matkaa vuorokaudessa. Näistä matkoista 80 prosenttia on kuntien sisäisiä matkoja ja 20 prosenttia kuntien välisiä matkoja. (Seutuhallitus 2014, 26-27) Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040:n mukaan kaupunkiseudulla arkisin tehtävien matkojen määrä lisääntyy nykyisestä 1,1 miljoonasta matkasta lähes 1,4 miljoonaan matkaan vuoteen 2040 mennessä. Vuonna 2040 henkilöautomatkojen määrä on lisääntynyt nykyisestä tasosta 21,9 prosenttia. Vuonna 2040 tullaan tekemään päivittäin noin 147 000 henkilöautomatkaa nykyistä enemmän. Lisäksi vuonna 2040 tehdään päivittäin 58 000 joukkoliikennematkaa nykyistä enemmän ja matkamäärä lisääntyy 41 prosenttia. Matkamäärän nousu on huomattava ja tämä lisää omalta osaltaan myös jalkaisin ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää, koska ihmiset liikkuvat etenkin jalkaisin ja pyöräillen joukkoliikenteen pysäkeille. (Seutuhallitus 2014, 32-33)

Pelkästään Tampereella käytetään henkilöautoa noin 80 prosenttiin kaikista matkoista. Keskimääräisesti tamperelainen liikkuu henkilöautolla päivässä runsaat kolmekymmentä kilometriä ja linja-autolla vajaat kuusi kilometriä. (Heinonen & Junnila 2011, 20-22) Isompaa kuvaa tarkastellessa maakuntatasolla pirkanmaalainen tekee vuorokaudessa keskimäärin noin kolme matkaa, joista 60 prosenttia tehdään henkilöautolla (Pirkanmaan liitto 2011, 9).

Vuonna 2014 Tampereen kaupunkiseudulla joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli 13,5 prosenttia ja Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040:n mukaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee 16,2 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä. Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus oli 26,9 prosenttia vuonna 2014 ja sen arvioidaan laskevan 21 prosenttiin vuoteen 2040 mennessä. (Seutuhallitus 2014, 13-40) Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 nostaa tavoitteen kulkutapaosuuksien kohdalla korkeammalle, sillä kyseisen strategian mukaan Tampereen kaupunkiseudun halutaan olevan Suomen kärkitasoa kasvihuonepäästöjen vähentämisessä vuonna 2030 ja toimenpiteinä tähän esitetään joukkoliikenteen sekä myös jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostamista 25 prosenttiin. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousisi vuoden 2014 tasosta 11,5 prosenttia ja jalankulun sekä pyöräilyn kulkutapaosuus laskisi vuoden 2014 tasosta 1,9 prosenttia. (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 13-40) Tampereen kaupunkistrategia 2013 nostaa liikkumistavoista

esille joukkoliikenteen ja pyöräilyn, mutta ei jalankulkua. Kaupunkiraitiotie on joukkoliikenteen kärkihanke. (Tampereen kaupunki 2013, 14-17) Jalankulun mainitsemattomuus on merkittävä puute Tampereen kaupunkistrategiassa.

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn jatkuvaan esilletuontiin on täysin validi syy, sillä Tampereen kaupunkiseudulla liikenteen päästöt ovat runsaat 25 prosenttia kokonaishiilidioksidipäästöistä. Ilman mitään toimenpiteitä liikenteen päästöt kasvavat kaupunkiseudulla 14 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, ajoneuvotekniikan kehityksestä huolimatta. Mikäli maankäytöllisiä toimenpiteitä, kuten täydentämisrakentamista, ja liikennejärjestelmän yhteensovittamista ei tehtäisi, liikenteen päästöjen kasvu olisi 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 17-19)

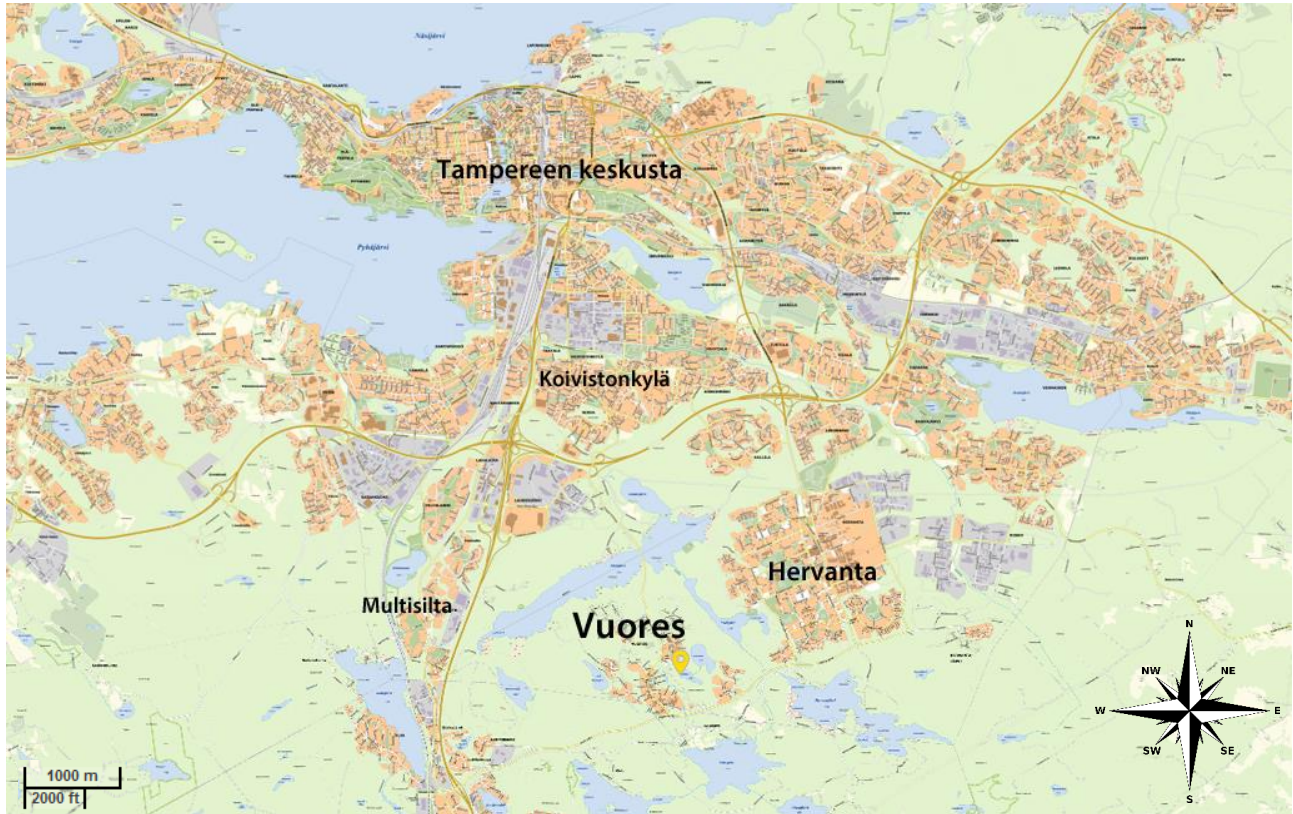
Vaikka joukkoliikenteen matkamäärät nousisivat huomattavasti vuoteen 2040 mennessä ja samalla nousisivat myös jalkaisin ja pyörällä tehtävät matkamäärät, niin silti 300 000:sta uudesta matkasuoritteesta puolet tultaisiin tekemään henkilöautolla. Tällöin myös jalkaisin ja pyörällä tehdyt matkamäärät laskevat prosentuaalisesti verrattuna uusien matkasuoritteiden kokonaismäärään, vaikka ihmiset liikkuisivat jalkaisin ja pyöräilisivät enemmän kuin tällä hetkellä. Avainasemassa ovat 150 000 henkilöautolla tehtävää uutta matkasuoritetta ja se miten tuota lukua saadaan pienemmäksi. Ehkä ekologisten kaupunginosien avulla?

4.2 Vuoreksen tausta

Tässä luvussa esitellään Vuores; sen sijainnista spesifimpään alueelliseen tarkasteluun. Luvussa tuodaan esille Vuoreksen alueen historiaa ja nykyistä alueellista tilannetta, esimerkiksi Vuoreksen asuinalueita ja palvelurakennetta. Luvun lopussa käsitellään Vuoreksen asukastutkimuksia vuosilta 2013 & 2015.

Vuores on Tampereella rakentamisvaiheessa oleva kaupunginosa, joka varattiin yhdeksi uudeksi Tampereen kasvualueeksi vuonna 1997 vahvistetussa Pirkanmaan kolmannessa seutukaavassa (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002, 3-4). Vuores sijaitsee Tampereen eteläpuolella sekä

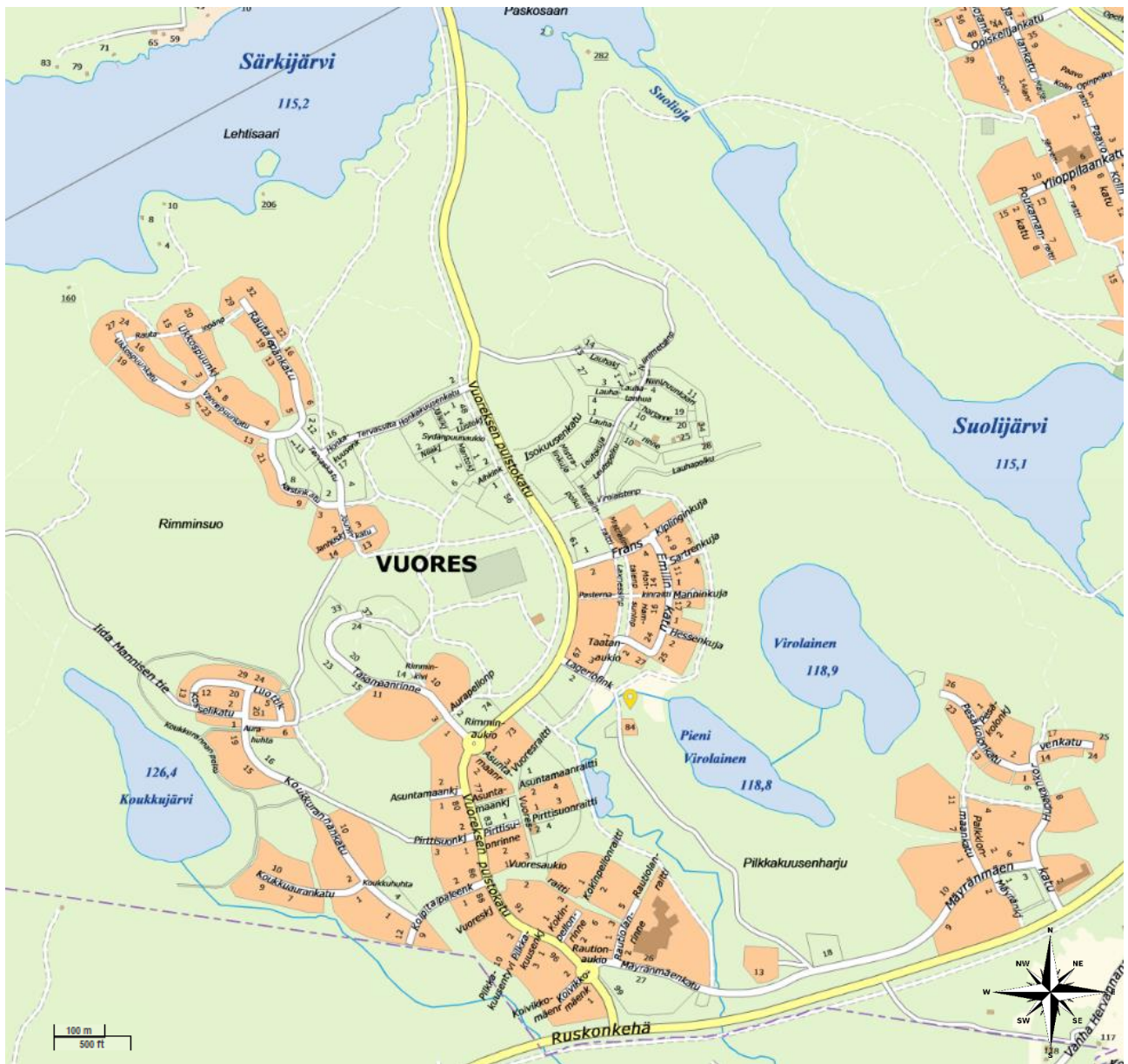
Tampereen että Lempäälän kuntien alueella (kuvat 5 & 6), mutta rakentamisvaihe on tällä hetkellä käynnissä vain Tampereen puolella (Vuores 2017a). Vuoreksesta on matkaa Tampereen keskusta noin seitsemän kilometriä (Tampereen kaupunki 2017c).



Kuva 5. Vuores ja sen sijainti Tampereen kaupunkialueella. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. Lähde: https://vuores.fi/images/noresize/vuoreksen_sijainti.jpg

Kuva 6 on kuvankaappaus Tampereen kaupungin Oskari -karttapalvelusta 28.11.2017. Kyseisessä palvelussa voi seurata Vuoreksen ajantasaista rakentumista. Rakennetut alueet näkyvät kartalla ruskean värisinä ja alueet joille ei ole vielä rakennettu, ovat läpinäkyviä. Kuvassa näkyy myös selvästi Tampereen ja Lempäälän kuntien raja violetilla katkoviivalla merkittynä.

Pohjoisessa on Särkijärvi ja Särkijärven silta, joka jatkuu etelään Vuoreksen läpi menevänä Vuoreksen puistokatuna. Etelässä on Ruskontie (Ruskonkehä); Tampereen tulevan II-kehän väylä, johon Vuoreksen puistokatu liittyy. Lännessä on Koukkujärvi, idässä järvet Virolainen ja Pieni-Virolainen. Lisäksi idempänä näyttäytyy Hervannan länsiosaa sekä Suolijärvi.



Kuva 6. Vuores. Tampereen kaupungin Oskari -karttapalvelu. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. Lähde: [https://kartat.tampere.fi/oskari?zoom=](https://kartat.tampere.fi/oskari?zoom=9&coord=330124.66825_6815452.74555&mapLayers=4+100+raster&showMarker=true)

[Leel=9&coord=330124.66825_6815452.74555&mapLayers=4+100+raster&showMarker=true](https://kartat.tampere.fi/oskari?zoom=9&coord=330124.66825_6815452.74555&mapLayers=4+100+raster&showMarker=true)

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa Vuoresta pidetään uutena merkittävästi kehitettävänä asuinalueena, lähipalvelu- sekä seutukeskuksena (Seutuhallitus 2014, 8-37). Vuoreksen osayleiskaavassa (2003, 8) sanotaan ettei Vuoreksen aluetta voitu liittää luonnonolosuhteiden ja topografian vuoksi osaksi Hervannan tai kantakaupungin yhdyskuntarakennetta – ”joten tulevasta kaupunkiyksiköstä voidaan suunnitella itsenäinen ja omaleimainen kaupunginosa, jolle kehittyy oma identiteettinsä.”

Vuoreksen osayleiskaava ja ensimmäinen asemakaava saivat lainvoiman vuonna 2006 ja ensimmäiset asukkaat muuttivat asumaan Vuorekseen vuonna 2010 (Tampereen kaupunki 2017c). Vuoreksen alueella asui alkuvuodesta 2017 noin 3 000 asukasta, eli asukkaita on muuttanut Vuoreksen alueelle keskimäärin hieman vajaa 500 per vuosi. Valmistuessaan vuoden 2025 tienoilla Vuoreksessa asuu noin 14 000 asukasta, eli uusia asukkaita tulee muuttamaan Vuoreksen alueelle keskimäärin noin 1 200 per vuosi. (Vuores 2017a) Tällainen väkiluvun tavoitekasvu tarkoittaa sitä, että myös Lempäälän puolella pitää aloittaa rakennustyöt.

Vuoreksen alueen koko on 1 256 hehtaaria. 287 hehtaaria on suunnattu asuntorakentamiselle ja näistä 150 hehtaaria sijaitsee Tampereen puolella ja 137 hehtaaria Lempäälän puolella. Alueelle tulee noin 6 200 asuntoa, joista Tampereen puolelle 4 900. Viheralueita on 560 hehtaaria, joka on 45 prosenttia alueen kokonaisalasta. Vesistöjä alueella on 195 hehtaaria. (Ecocity 2005) Työpaikka-alueita Vuorekseen on kaavoitettu 35 hehtaaria, joista Tampereen puolella on 29 hehtaaria (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 30).

Ennen rakentamisvaiheen aloittamista Vuoreksen alue oli Lempäälän ja Messukylän pitäjien vanhojen kantakyläiden harvaan asuttua metsäistä takamaata (kuva 7). Alueella olevien maatilojen tilakeskusten lisäksi alueen järvien rannoille oli muodostunut jonkin verran loma-asutusta ja Lempäälän puolelle myös sodan jälkeistä siirtolaisasutusta. (Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma 2005a, 3) Vuoreksen alueella oli ennen rakentamisvaiheen aloittamista ympärivuotisia asuinrakennuksia Särkijärven ympäristössä 14, Anniston kylässä 26 ja Höytämön alueella noin 10, mutta pääosin alue oli rakentamatonta metsäaluetta. (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2001, 4-68)



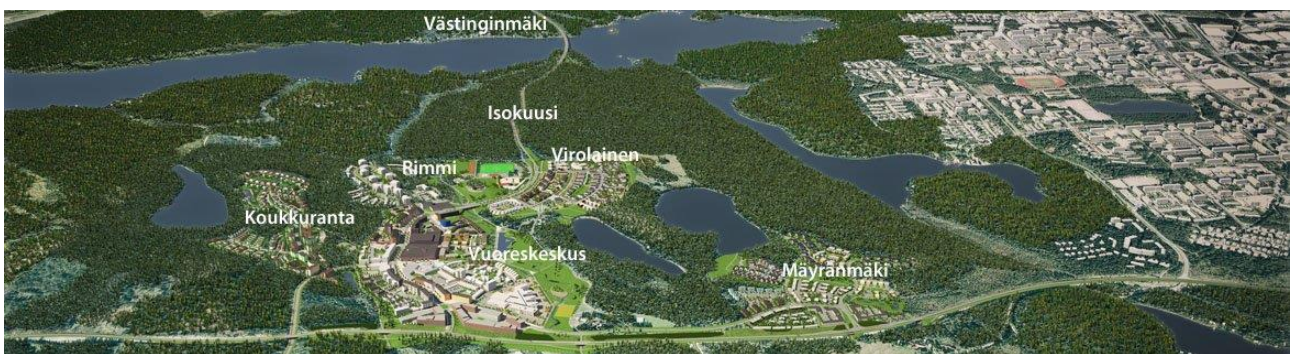
Kuva 7. Vuoreksen alue ennen rakentamisvaiheen aloittamista. Kuvankaappaus. Lähde: <https://youtu.be/fnykLaqmU1A?t=3m54s> (Tampereen kaupunki 2017d, YouTube.)



Kuva 8. Ilmakuva Vuoreksesta 23.5.2017. Lähde: <https://www.rakennustieto.fi/material/attachments/5oJ5FjlGF/ev0qmJltJ/Tamminen-Pertti-rakennusfoorumi-060617.pdf> (Dia nro 15.)

Kuvissa 7 & 8 näkyy pohjoisessa oleva Tampereen keskusta, jonne on noin seitsemän kilometrin matka. Aikaa on kulunut noin kaksikymmentä vuotta näiden kahden kuvan välillä. Muutos on merkittävä.

Vuores koostuu useista asuinalueista (kuva 9), joilla jokaisella on ominaispiirteensä. Muutamat näistä asuinalueista ovat jo suhteellisen valmiina ja toisaalta muutaman asuinalueen kohdalla rakentamista ei ole vielä aloitettu. (Tampereen kaupunki 2017c) Rakentaminen on painottunut alkuvuosina eteläsimpiin asuinalueisiin ja erityisesti Vuoreksen pääväylän, eli Vuoreksen puistokadun ympärille.



Kuva 9. Vuoreksen asuinalueet. Lähde: https://vuores.fi/images-slides/banners/vuores_virtuaali2.jpg

Merkittävin Vuoreksen asuinalueista on Vuoreskeskus. Se on Vuoreksen kaupunkimaisin asuinalue ja palveluiden keskittymä. Kaupunginosan valmistuessa asuntoja on 2 200 asukkaalle. (Vuores 2017b) Vuoreskeskus rakentuu vielä yksittäisten tonttien osalta (Tampereen kaupunki 2017c). Palveluita löytyy sekä rakennusten kivijaloista kuin liikekeskus Klaavasta. Kyseisen liikekeskuksen vieressä sijaitsee Vuoresaukio, joka kuvaillaan ”Vuoreskeskuksen sydämeksi”. Lisäksi Vuoreskeskuksessa sijaitsee Vuores-talo, jossa toimii muun muassa Vuoreksen koulu ja päiväkot. Vuoreskeskuksen itäosassa on laaja keskuspuisto, joka näkyy vaaleanvihreänä viheralueena kuvassa 6. (Vuores 2017b)

Virolaisen asuinalueella pääosa rakennuskannasta on omakoti-, rivi- sekä pientaloja. Vuoreksen puistokadun varrella on muutama kerrostalo. Asuntoja on rakennettu noin 600 asukkaalle. (Vuores 2017b) Virolainen rakentuu vielä yksittäisten tonttien osalta (Tampereen kaupunki 2017c). Virolaisen vieressä on kaksi pientä järveä; Pieni-Virolainen ja Virolainen, ja alueen laidalla viljelypalstoja. Virolaisen kaupunginosassa järjestettiin asuntomessut vuonna 2012. (Vuores 2017b)

Mäyränmäki oli ensimmäinen Vuoreksen asuinalueista ja siellä rakentaminen aloitettiin vuoden 2009 heinäkuussa. Vuoreksen ensimmäiset asukkaat muuttivat Mäyränmäkeen. (Tampereen kaupunki 2017d) Mäyränmäen rakennuskanta koostuu rivi-, pari- ja omakotitaloista. Asuntoja rakentuu noin 800 asukkaalle. (Vuores 2017b) Mäyränmäki rakentuu vielä yksittäisten tonttien osalta (Tampereen kaupunki 2017c). Mäyränmäen sijainti eroaa muista Vuoreksen asuinalueista, sillä se on ”keskellä metsää”, noin kilometrin päässä Vuoreskeskuksesta (Vuores 2017b).

Koukkurannan rakennuskanta koostuu kerros-, rivi- ja pientaloista. Asuntoja rakentuu noin tuhannelle asukkaalle. (Vuores 2017b) Koukkuranta rakentuu vielä yksittäisten tonttien osalta (Tampereen kaupunki 2017c). Koukkurannan asuinalue sijaitsee Vuoreskeskuksen länsipuolella ja asuinalue rajautuu Koukkujärveen. Vuoreskeskuksen puoleiseen päähän rakentuu korkeampaa rakennuskantaa, eli kerrostaloja ja järveä lähestyttäessä asuinalue madaltuu ja muuttuu pientalovaltaiseksi. (Vuores 2017b)

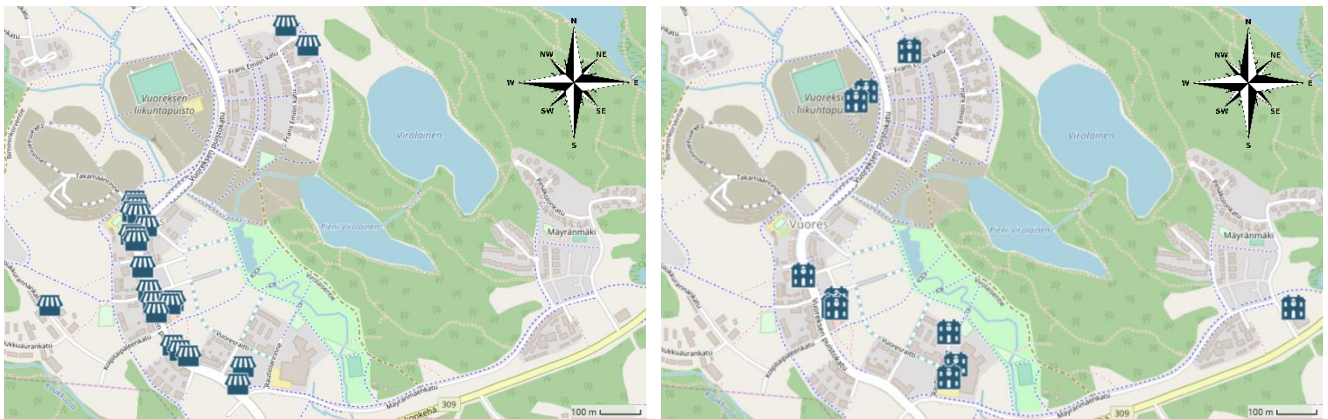
Isokuusen asuinalueen rakentaminen on aloitettu vuonna 2015 (Vuores 2017b) ja rakentaminen sekä asemakaavoitus ovat vielä kesken (Tampereen kaupunki 2017c). Isokuuseen tulee puurakentamista, sillä sinne on suunniteltu alue, joka olisi yhtenäisesti rakennettu puusta. Puusta tehdään niin pientalot, kerrostalot kuin liikerakennukset. Valmistuessaan Isokuusi olisi merkittävä puurakentamisen alue kansallisesti. Isokuuseen rakennetaan asuntoja noin 4 000 asukkaalle ja tämän lisäksi paikkoja palveluille. Isokuusi rakentuu Vuoreksen pohjoisosaan. (Vuores 2017b)

Rimmin asuinalueen rakennuskanta koostuu kerrostalojen lisäksi pientalokohteita. Asuntoja Rimmiin tulee noin 800 asukkaalle. Asuinalue rakentuu Vuoreskeskuksen viereen. (Vuores 2017b) Yksi Vuoreksen seuraavaksi rakennettavista alueista on Rimmi (Tampereen kaupunki 2017c).

Västinginmäen asuinalueelta puuttuu vielä yleissuunnitelma ja suunnittelu on käynnissä (Vuores 2017a). Asuinalueelle on kuitenkin suunniteltu rakennettavaksi pääosin pientaloja noin 1 400 asukkaalle. Västinginmäki sijaitsee kauimpana Vuoreskeskuksesta, mutta samalla Vuoreksen asuinalueista lähimpänä Tampereen keskustaa, sillä asuinalue sijaitsee Särkijärven pohjoispuolella. (Vuores 2017b)

Vuoresta rakennetaan jatkuvasti ja uusia rakennustöitä aloitetaan tasaiseen tahtiin: ”Vuorekseen on viime vuosina valmistunut eniten asuntoja kaikista Tampereen kaupunginosista: vuonna 2015 valmistui noin 400 asuntoa kerros-, rivi-, pari- ja omakotitaloihin. Tämä vastasi 26 % koko kaupungin asuntotuotannosta. Vuonna 2016 asuntoja valmistui noin 450.” (Tampereen kaupunki 2017c)

Vuoreksessa on sekä kaupallisia että julkisia palveluita. Kuvassa 10 kaupalliset palvelut ovat vasemmanpuoleisella kartalla ja julkiset palvelut oikeanpuoleisella kartalla. Palvelut ovat sijoittuneet tällä hetkellä pääosin Vuoreksen eteläosiin; Vuoreskeskukseen sekä Vuoreksen puistokadun varrelle tai sen välittömään läheisyyteen. Poikkeuksen tekee Mäyränmäessä sijaitseva päiväkotit, joka näkyy oikeanpuoleisessa kartassa kaikista oikeanpuolimmaisena, erillään muista.



Kuva 10. Vuoreksen palvelut 3.11.2017. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. Lähde: <https://vuores.fi/palvelut/palvelut-kartalla#61.4353614/23.8129450/15/cats/518;517/hotspot/21>

Julkisia palveluita Vuoreksessa ovat muun muassa päiväkodit, koulu sekä terveydenhuoltoon liittyvät palvelut. Kaupallisia palveluita Vuoreksessa ovat esimerkiksi kaksi lähikauppaa, kampaamot, ravintola ja kahvila. (Vuores 2017c)

Tampereen kaupunki on visioinut ja markkinoinut Vuoresta vehreänä ja vireänä paikkana; uutena kaupunginosana, jossa yhdistyy ”luonnonläheisyys, laadukas arkkitehtuuri, ekologisuus, uusimmat tekniset ratkaisut ja pikkukaupunkimaiset palvelut” (Vuores 2017a). Vuoreksesta mainitaan useasti sen vehreys ja vesistöt sekä hulevesi- ja jätekeräysjärjestelyt. Lisäksi Vuoreksessa olevia taideteoksia tuodaan useasti esille. Liikkumisesta sanotaan, että Vuoreksen alueella panostetaan jalankulku- ja pyöräilyreitteihin sekä joukkoliikenteeseen. (Vuores 2017a) Vuoreksen osayleiskaavan ehdotuksen mukaisesti Vuoresta mainostetaan omailemaisema ja oman identiteetin omaavana kaupunginosana.

Tampereen kaupunki ei näe Vuoresta pelkkänä 2000-luvun nukkumalähiönä, sillä on visioitu, että asuntojen ja asukkaiden lisäksi Vuoreksen alue on myös tuhansien työssäkäyntialue (Vuores 2017a).

Vuoreksesta on tehty kaksi asukastutkimusta vuosina 2013 ja 2015. Kummankin tutkimuksen tavoitteena oli kerätä tietoa ”Vuoreksen asukkaiden tyytyväisyydestä ja tarpeista alueen palveluihin sekä asumiseen liittyen.” (Partanen, Ahomäki & Kultanen 2013; Partanen, Müller & Holttinen 2015)

Vuoden 2013 tutkimuksessa (Partanen, Ahomäki & Kultanen 2013) otanta oli 110 vuoreslaista. 72 prosenttia asukkaista oli muuttanut Vuorekseen muualta Tampereelta ja 77 prosenttia kävi töissä Tampereella. Näistä 12 prosenttia kävi töissä Vuoreksessa. 89 prosenttia koki Vuoreksen vastanneen odotuksia asuinpaikkana ja 17 prosenttia harkitsi muuttoa pois Vuoreksesta. Vuoreksen asukkaat pitivät Vuoresta turvallisena, rauhallisena, lapsi- ja perheystävällisenä, luonnonläheisenä sekä ekologisenä alueena.

Asukkaat kommentoivat Vuoresta esimerkiksi näin (Partanen, Ahomäki & Kultanen 2013):

”Pikkukaupungin elämää luonnon kainalossa ei toteudu. Lenkille lähdetessä voin valita lähdenkö oikealle vai vasemmalle, ja nekin reitin asfalttia tai rakennustyömaata. Pikkukaupungissa liikenne: no, bussit ei kulje ja 30 rajoitus on naurettavaa. Katuvalaistuksessa liioiteltu, vähemmälläkin pärjää kun ei täällä juuri liikennettä ole (ja vaikka olisikin). Puistoista annetaan hienon vehreä kuva, mutta todella ankeita sekä kirjailijan puisto että keskuspuisto. Ei tilaa aktiviteetille, ja kamerat kaiken aikaa valvomassa. Varmasti viiden vuoden päästä parempi alue, mutta olisi voitu keskittyä muuhunkin kuin asuntomessujen hypettämiseen, ja rakennettu aluetta myös asukkaita varten. Ympäristöön sijoitettua taidettakin liikaa hehkutettu, sen huomaa jos sattuu ohi kävelemään (Klaavan vierusta ja Tero Karvisen työ), autokatosten neonvärikyhäelmät taas turhankin keinotekoisia. Odotin kovasti urheilupuistoa, mutta senkin valmistumiseen menee ikuisuus. Lisäksi putkikeräyssysteemin meluhaitta on ikävää.”

”Odotimme messualueen olevan valmiiksi rakennettu. Nyt kuramontuiksi kaivetut tyhjät tontit tekevät alueesta epäviihtyisän. Odotimme alueella olevan paljon lapsiperheitä ja sitä kautta sosiaalista elämää mutta ihmiset ovat paljon omissa oloissaan. Roskakeräysjärjestelmä ei ole toiminut moitteetta ja se on aiheuttanut välillä hankaluutta. ... Frans Emilin katu on mudostunut läpiajokaduksi, jossa ajetaan välillä todella lujaa. Aiheuttaa vaaratilanteita, koska alueella pieniä lapsia. Hidasteet voisivat auttaa asiaa.”

”Bussiyhteydet ovat tällä hetkellä Vuoreksen heikoin lenkki meille, joilla ei ole omaa autoa. Bussilinja 5 on surkea, kulkee harvoin ja usein ei busseissa ole vapaita paikkoja lasten-vaunuille/rattaille. Talviaikaan on Virolaisen pysäkiltä vaikea saada lastenvaunuja bussiin, koska pysäkillä ei ole riittävästi koroketta ja kuljettajat ovat haluttomia laskemaan pysäkin kohdalla lattiaa.”

”Mainoksissa luvattiin hyviä kulkuyhteyksiä, mikä ei ole toteutunut ja onkin suurin syy pettymykseen. Positiivista on hyvät lenkkeilymaastot koirien kanssa (lähinnä metsät). Myös kauppa on lähellä ja sen valikoima on monipuolinen.”

”Tiesimme etukäteen, että palveluita ei juurikaan vielä ole. Positiivista on ollut luonto, joka on ollut parempi kuin mitä odotimme.”

”Luonto on minulle todella tärkeä. Asuinalue ei ole vain kivimuureja. Keskuspuiston ja muiden virkistysalueiden valmistusta odotan. Jätehuolto on hieno ratkaisu.”

”Rauhallisuuden osalta on vastannut odotuksia. Liikuntamahdollisuuksien osalta ei niin hyvin, aina-kaan talvella. Kaikki polutkin ovat olleet talvella hiihtäjien käytössä.”

”Ulkoilureittejä ja puistoalueita on mainostettu jo muuttovaiheessa, toivomme että nämä lupaukset pidetään jatkossakin ja ulkoilureitit kehittyvät entisestään, eikä alueesta muodostu betonilähiötä.”

Asukkailta kysyttiin, että voisivatko he suositella Vuoresta asuinpaikkana kokemustensa perusteella (Partanen, Ahomäki & Kultanen 2013):

Mahdollisesti en: ”Ainakin toistaiseksi rauhallinen paikka asua, liikkuminen täältä autottomana on hankalaa kun joukkoliikenne ei oikein toimi.”

Mahdollisesti en: ”En opiskelijalle tai nuorelle, joka haluaa omata jotain sosiaalista elämää opiskelujen ja työn ulkopuolella. Autolliselle lapsiperheelle varmasti mukava asuinalue.”

Mahdollisesti en: ”Henkilölle, joka kulkee autolla joka paikkaan, eikä tarvitse bussiliikennettä klo 21.30 jälkeen tai aikaisin viikonloppuna, ja haluaa asua rakennustyömaalla keskellä metsää, voisin suositella Vuoresta asuinpaikaksi.”

Kyllä, mahdollisesti: ”Jos joukkoliikenneyhteydet olisivat paremmat ja myös viikonloppuisin aamulla pääsisi.”

Kyllä, mahdollisesti: ”Kun vielä palveluja saadaan lisää tänne niin tämä on todella hyvä paikka asua.”

Kyllä, ehdottomasti: ”Paikka on hyvä asua, tokihan tämä on vielä kesken ja saa nähdä toteutuuko kaikki suunnitelmat, mielenkiinnolla odotan.”

Kyllä, mahdollisesti: ”Joukkoliikenne paremmaksi, muuten ihan ok.”

Kyllä, ehdottomasti: ”luonnonläheinen, rauhallinen, kaikki on uutta, asuntomessualueen leima”

Kyllä, ehdottomasti: ”Pitäisi saada lisää bussivuoroja, jotta joukkoliikenteen käyttö olisi helpompaa. Myös kävelytie Hervantaan olisi hyvä olla.”

Vuoreslaisten vastauksissa toistuvat usein samat teemat, kuten liikkuminen sekä ympäristö. Liikenneyhteyksiin ja joukkoliikenteen heikkoon tasoon kohdistuu paljon kriittisyyttä. Oman auton käyttö

nähdään perusteltuna. Vuoreksen ympäristö, taiteineen ja luontoineen nähdään pääasiassa positiivisessa valossa. Tosin tässä on hyvä huomioda se, että Vuores on rakentamisvaiheessa ja asukkaat asuivat tai asuvat edelleen enemmän tai vähemmän ”rakennustyömaalla”, jolloin myös kokemukset ympäristöstä ovat erilaisia kuin sellaisilla alueilla, joilla ei rakenneta.

Vuoden 2015 asukastutkimuksessa (Partanen, Müller & Holttinen 2015) otanta oli 156 vuoreslaista. 68 prosenttia asukkaista oli muuttanut Vuorekseen muualta Tampereelta ja 77 prosenttia kävi töissä Tampereella. Näistä kuusi prosenttia kävi töissä Vuoreksessa. Vuorekseen muualta Tampereelta muuttaneiden osuus laski neljä prosenttia, töissä Tampereella käytiin prosentilleen saman verran ja tästä osuudesta Vuoreksessa työskentelevien osuus laski kuusi prosenttia verrattuna vuoden 2013 tutkimukseen. 95 prosenttia koki Vuoreksen vastanneen odotuksia asuinpaikkana. Tämä on kuusi prosenttia enemmän kuin vuoden 2013 tutkimuksessa. 14 prosenttia harkitsi muuttoa pois Vuoreksesta. Tämä on kolme prosenttia vähemmän kuin vuoden 2013 tutkimuksessa.

Asukkaat kommentoivat Vuoresta esimerkiksi näin (Partanen, Müller & Holttinen 2015):

”Ei mene öisin busseja. aamu-työvuorot alkaa niin aikaisin että busseja ei edes silloin vielä kulje. Taloyhtiö on rauhaton.”

”Palveluita tullut todella hitaasti ja esim. bussiliikenne harvaa ja bussit melko usein myöhässä ja täynnä. Jatkuva rakentaminen haittaa asumista ja liikkumista.”

”... Bussit kulkevat todella harvoin, ja palvelut joutuu hakemaan pääsääntöisesti Hervannasta tai muualta.”

”Hyvin on vastannut ulkoilumahdollisuuksien puolesta, huonosti palveluiden suhteen. Oletimme että tässä vaiheessa itse keskus olisi jo valmis tai ainakin tarjoaisi enemmän kahden pikku kaupan sijaan. Toinen suuri miinus on jatkuvat/muuttuvat työmaat, mitkä aiheuttavat vaaratilanteita sekä lisäävät epämääräisten ihmisten liikkuvuutta muuten niin rauhallisella asuinalueella (mm. työmaavarkaudet).”

”Tämä on nyt toinen asuntomme Vuoreksessa. Ensin asuimme messualueella, jossa oli todella miellyttävä asua. Muutimme Koukkurantaan, joka on vasta rakenteilla. Koukkurannassa jalankulkijat on unohdettu vallan. Kävelyteitä ei ole päällystetty, eikä kaikkialla ole katuvaloja. Syksyä ja talvea kohden on siis ollut erittäin kurja liikkua. Lastenvaunuilla on ollut hankala kulkea, eivätkä vanhemmat uskalla päästää täällä lapsiaan kulkemaan yksin kouluun hurjan työmaaliikenteen takia.”

”Luonnossa liikkuminen ja lenkkeily onnistuu, mutta kaipaisin enemmän kursseja ja kulttuuria. Myös esim. kuntosali ja jumpat olisivat kaivattuja.”

”Lasten koulut ja oma työpaikka lähellä”

”Tämänhetkiseen elämäntilanteeseen Vuores on sopiva asuinalue: rauhallisuus, lapsiystävällisyys, miehen työpaikalle Hervantaan lyhyt matka.”

”kasvava kaupunginosa, kaikki ison kaupungin palvelut lähellä, hyvät lenkkimaastot ja uimarannat sekä pyörätiet”

”Osasin odottaa, että ihan kaikkea ei keskeneräisestä kaupunginosasta löydy, joten tiettyjen palveluiden puute ei ole haitannut tai tullut yllätyksenä. Autolla ja bussilla pääsee. Rauhallinen, turvallinen asuinpaikka.”

”Vuores on viihtyisä ja rauhallinen, jossa on lisäksi luonto hienosti läsnä. On upeat puistot ja hyvät kulkuväylät. Bussit kulkee ja ruokakauppa on vieressä.”

”Luonto lähellä ja palvelut kävelymatkan päässä. Autottakin mahdollista pärjätä kun bussit kulkevat suoraan keskustaan ja Hervantaan.”

”Sijainti, rauhallisuus ja puhtaus ovat olleet meidän mieleemme. Odotamme innolla että Vuores valmistuu enemmän ja palvelut lisääntyvät.”

Asukkailta kysyttiin, että voisivatko he suositella Vuoresta asuinpaikkana kokemustensa perusteella (Partanen, Müller & Holttinen 2015):

Mahdollisesti en: ”Ehkä siinä vaiheessa kun alue saadaan valmiiksi ja rakentaminen loppuu.”

Kyllä, mahdollisesti: ”Jos joukkuliikenne alkaa liikennöimään myös öisin ja aikaisin aamulla, ehdottomasti kyllä!”

Kyllä, mahdollisesti: ”Ei ehkä vielä voi suositella lapsiperheille koska niin paljon vielä rakennetaan”

Kyllä, mahdollisesti: ”Vuoreksessa on ehdottomasti potentiaalia, mutta esimerkiksi ikäihmisille en voisi suositella puuttuvien palveluiden takia. Hervannan palvelut tosin lähellä, mutta bussia joutuu odottelemaan pahimmillaan puoli tuntia.”

Kyllä, mahdollisesti: ”Ymmärrän, että Vuoresta rakennetaan ja kehitetään kokoajan, mutta pikku asiat kuten juuri TKL-yhteyksien laihuus ja ajanviettomahdollisuuksien vähyys saa Vuoreksen tuntumaan lenkkeilyä lukuunottamatta vain nukkumispaikalta. Mutta eiköhän tännekin vielä saada lisää palveluita kun porukkaa saadaan tänne :)”

Kyllä, ehdottomasti: ”Tulee vieläkin paremmaksi paikaksi asua kun rakennustyömaat loppuvat”

Kyllä, ehdottomasti: ”Tästä tulee upea pikkukaupunki seuraavan 5 vuoden kuluessa, kun rakentaminen jo hieman rauhoittuu ja palvelut ovat monipuolistuneet. Luonnonrauhaa ja yleistä viihtyisyyttä puistoineen, kyllä kelpaa.”

Kyllä, ehdottomasti: ”Monet ongelmista ratkeavat ajan saatossa kun työmaatoiminta vähenee ja asukkaita alueelle asettuu enemmän.”

Vuoreslaisten vastauksissa toistuvat samat teemat kuin aiemmassa vuoden 2013 tutkimuksessa; liikuminen ja ympäristö. Edelleen kovin kriittisyys kohdistuu joukkoliikenteeseen ja siihen ettei se ole tarpeeksi laadukasta. Myös palveluita ja niiden vähyyttä kritisoitiin, samoin kuin rakennustöitä ja niistä aiheutunutta melua ja rauhattomuutta. Asukkaiden mielestä Vuoreksessa parhaita olivat Vuoreksen luonto sekä ulkoilu- ja lenkkeilymahdollisuudet.

Yleisesti ottaen Vuores on alkanut muuttua metsäisestä muutaman kymmenen asukkaan takamaasta ja maaseutumaisesta miljööstä kohti urbaania kaupunginosaa ja samalla osaksi Tampereen yhdyskuntarakennetta; isoksi kaupunginosaksi Hervannan viereen. Matkan varrella ja edelleen, on ollut kasvipuja.

4.3 Vuores – Ekologinen kaupunginosa

Luvuissa 4.3, 4.4 & 4.5 tarkastellaan Coplákin (2003) ekologisen kaupungin periaatteiden mukaisia teemoja ja sitä miten kyseiset teemat ovat suunniteltu sekä osaltaan toteutettu Vuoreksessa. Tässä luvussa 4.3 olevat teemat ovat niin sanottuja ekologisen kaupungin merkittäviä teemoja, jotka myös osaltaan liittyvät suorasti tai epäsuorasti jalankulkuun. Nämä teemat ovat luonnonympäristö, energianjärjestelmät, jätteet sekä rakentaminen ja maankäyttö. Näistä teemoissa tarkentuu kuva siitä, millainen ekologinen kaupunginosa Vuores on. Kahta muuta niin sanottua ekologisen kaupungin merkittävää teemaa, eli ihmisten liikkumista ja jalankulkua, käsitellään erillisissä luvuissa 4.4 & 4.5.

Vuoreksesta on käytetty sen historian aikana useita nimiä, esimerkiksi; ekokaupunginosa, ekologisesti suunniteltu ja rakennettu kaupunginosa, ekotehokas kaupunginosa, pikkukaupunki luonnon kainalossa sekä kaupunkikylä. Kaikilla näillä nimityksillä on yhteistä se, että Vuoresta on suunniteltu ekologisen kaupungin peruseriaatteiden mukaisesti. Vaikka Vuoreksella on useita nimiä ja nimityksiä, niin kaikilla näillä on sama kaiku – ne kertovat, että Vuoreksessa on jotain erilaista verrattuna useisiin muihin kaupunginosiin.

Jo vuonna 2001 (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2001, 27) nostettiin esille Vuoreksen merkittävyys niin paikallisesti kuin kansallisesti: ”Vuoreksen suunnittelussa voidaan vaikuttaa erityisesti liikenteen määrään, joukkoliikenteen järjestelyihin, kevyen liikenteen mahdollisuuksiin sekä keskitetyn lämpöhuollon toteuttamisedellytyksiin. Vuores yhdessä muiden lähitulevaisuudessa tehtävien suurten maakäyttöratkaisujen kanssa voi merkitä kannanottoa kaupunkiseudun tulevaan tiivistymis- ja hajautumiskehitykseen, jolla pitkällä tähtäimellä saattaa olla kaupunkiseutua laajempaakin ympäristöllistä merkitystä. Useat yksinään vähämerkityksellisiltä vaikuttavat päätökset ovat yhteisvaikutuksiltaan kuitenkin merkittäviä.”

Eräs Coplakin (2003) ekologisen kaupungin ominaisimmista teemoista on luonnonympäristö. Vuoreksessa luonto on merkittävässä osassa. Kuten jo yksi Vuoreksen nimityksistä sanoo; pikkukaupunki luonnon kainalossa. Luonnonympäristö erottaa Vuoreksen monista muista Tampereen kaupunginosista. Vuonna 2002 (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002, 16) on nostettu esille Vuoreksen luonnonympäristön mahdollisuus ja kyky tehdä Vuoreksesta yksi Tampereen parhaista kaupunginosista, kun mittareina käytetään viihtyisyyttä ja virkistyskäyttöä. Vuores on vihreä ja kaupunginosassa on useita viheralueita sekä vihervyöhykkeitä, joista osa on sijoitettu asuinalueiden väliin.

Merkittävin Vuoreksen viheralueista on Vuoreksen keskuspuisto. Se on kooltaan noin 15 hehtaaria ja samalla se on yksi osa laajempaa Vuoreksen läpi kulkevaa vihervyöhykettä. Keskuspuistossa yhdistyvät laaja viheralue sekä luonnonmukainen hulevesien hallinta. Puistossa on useita vesialtaita, jotka auttavat hulevesien imeyttämisessä. (Tampereen kaupunki 2008) Eräs mielenkiintoinen yksityiskohta Vuoreksen keskuspuistosta on Vuoreksen puistokadun kohdalla, jossa katu katkaisee keskuspuiston kahtia. Suunnitteluvaiheessa Vuoreksen puistokadun ali esitettiin rakennettavaksi normaalia leveämpi alikulku, jotta hirvieläimetkin uskaltaisivat kulkea reittiä pitkin. (Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma 2005b, 25)

Viheralueiden ja puistojen lisäksi Vuoreksessa on viljelypalstoja. Palstat on sijoitettu Virolainen-järven luoteispuolelle, yleissuunnitelman mukaisesti. (Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma 2005b, 19) Viljelypalstoja on noin kahdeksankymmentä ja ne ovat sekä yksi- että monivuotisia (Vuoreslehti 2011, 14).

Coplakin (2003) teemoihin kuuluu myös energiatehokkuus. Vuoreksen kohdalla pääosa Vuoreksen lämmityksestä tuotetaan kaukolämmöstä. Pientaloissa maalämpö on suosittu energiaratkaisu, ja lisälämpöä tuotetaan myös aurinkokerääjien, tulisijojen ja ilmalämpöpumppujen avulla. Alueella myös

tutkitaan mahdollisuuksia käyttää sähköntuotannossa aurinko- ja tuulienergiaa. (Vuoreslehti 2011, 13) Suunnitteluvaiheessa aurinkoenergian mahdollinen hyödyntäminen otettiin huomioon sijoittamalla Vuoreksen rakennukset etelärinteeseen, jos se vain oli mahdollista. Etelään päin olevien asuntojen julkisivut mahdollistavat hyvän auringonvalon kattavuuden. (Ecocity 2005) Silloin kun aurinko ei paista, niin Vuoreksen valaistuksesta vastaa led-valaistus kaduilla ja puistossa (Vuores 2017a).

Coplák (2003) teemoissa huomioitiin myös jätteet ja kierrätys. Vuoreksessa jätteiden käsittely on toteutettu putkijärjestelmällä. Keräyspaikoissa jätteet laitetaan syöttöputkeen, josta jätteet automaattisesti siirtyvät alipaineen ja ilmavirran avulla putkistoa pitkin Vuoreksen koonta-asemalle. Putkikeräysjärjestelmä on käytössä kaikkialla Vuoreksessa, paitsi Mäyränmäessä. (Vuores 2017d) Asukkaat eivät kulje jalkaisin enää roskakatoille jätteidensä kanssa, vaan keskitetyille jätteiden keräyspaikoille. Putkijärjestelmällä on useita positiivisia vaikutuksia, sillä se esimerkiksi poistaa jäteautorallin kiinteistöjen pihoilta ja yleisiltä kaduilta, koska jäteautojen tarvitsee käydä vain koonta-asemalla hakemassa jätteet. Pihoidella ei myöskään tarvita jätekatoksia, jolloin kyseisen tilan voi käyttää johonkin muuhun. (Pirkanmaan jätehuolto 2017)

Coplákin (2003) teemoissa ja periaatteissa toistuvat usein maankäyttö ja rakentaminen, koska ne liittyvät moneen pienempään ja suurempaan kokonaisuuteen joko suorasti tai epäsuorasti. Seutukaavan (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002, 3-4) mukaan maankäytön kannalta Vuores oli yhdistettävissä suhteellisen edullisesti silloiseen infrastruktuuriverkkoon ja alueen yhteydet seudulliseen ja valtakunnalliseen liikenneverkkoon ovat hyvät. Yleisesti ottaen Vuoreksen logistinen sijainti on hyvä, mutta kolikon toisella puolella on maankäytöllinen ratkaisu rakentaa Vuores ”laajentamalla metsään”. Tämä on ristiriidassa Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040:n kanssa, sillä rakennesuunnitelmassa (Seutuhallitus 2014) sanotaan, että Tampereen kaupunkiseutu tiivistää yhdyskuntarakennetta. Vuoreksen kohdalla ei voida kuitenkaan puhua yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä, sillä kyseistä kaupunginosaa rakennetaan jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle ja näin ollen alueelle täytyy esimerkiksi rakentaa merkittävä määrä infrastruktuuria, jota alueella ei ennestään ollut. Luvussa 3.1 Vartiainen (1998) ja Ympäristöministeriö (2001) esittivät tämänkaltaisen aluerakentamisen ja hajarakentamisen haittapuolia.

Myöskään Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:ssa hajarakentaminen ei yleisesti ottaen nähdä toivottavana vaihtoehtona ja sen tilalle halutaan tiivistämis- ja täydentämISRakentamista (Tampereen kaupunkiseutu 2010, 14). Hajarakentamisella on suuria vaikutuksia esimerkiksi liikenteen määrään ja sitä kautta hiilidioksidipäästöjen kasvuun. Lisäksi Vuoreksen kohdalla rakentaminen on

kallista. Tampereella on verrattu asuinalueiden kehityksestä Tampereen kaupungille koituvia kustannuksia alueelle muuttavaa asukasta kohden. Vuores on kallein kaupunginosa, verrattaessa Tampereen keskustassa sijaitseviin Ranta-Tampellan sekä Tammelan kaupunginosiin. (Seutuhallitus 2014, 13) Ranta-Tampellaa rakennetaan ja Tammelaa täydennysrakennetaan, joten nämä kolme kaupunginosaa ovat tietyiltä osin vertailukelpoisia keskenään.

Toisaalta vaikka Vuores rakennetaan ”laajentamalla metsään” niin sinne on suunniteltu sekä rakennettu energiatehokkaita rakennuksia ja asuinalueita. Esimerkiksi Isokuusi; ”Isokuusesta tavoitellaan hiilineutraalia aluetta, jossa energia- ja materiaalitehokkuus, energiajärjestelmät, materiaalitehokkuus, elinkaariajattelu ja ekologiset elämäntavat otetaan huomioon suunnittelun alusta asti.” (Vuores 2017b)

Vuoreksen rakentaminen ja sen sijainti aiheuttavat mielipiteitä puolesta ja vastaan. Yhden näkökulman keskusteluun antaa Vuoresta käsittelevällä YouTube-videolla (Tampereen kaupunki 2017d) professori Panu Lehtovuori. Hän toteaa, että Tampere kasvaa paljon ja uusia asuinalueita tarvitaan ja Vuores tulee jossain vaiheessa tarpeeseen. Jos päätöksiä tehtäisiin tämänhetkisen tilanteen perusteella, Vuores todennäköisesti toteutettaisiin myöhemmin ja nyt keskityttäisiin Tampereen täydentämisen rakentamiseen.

4.4 Ihmisten liikkuminen Vuoreksessa

Tässä luvussa tarkastellaan ihmisten liikkumista Vuoreksessa sekä sitä millaisia toimenpiteitä liikenteen ja liikkumisen kontekstissa Vuoresta suunniteltaessa on tehty ja miten näitä toimenpiteitä ja suunnitelmia on toteutettu ja toteutetaan.

Coplákin (2003) ekologisen kaupungin periaatteiden mukaisesti Vuoreksessa liikenneverkon suunnittelun päätavoitteena on pidetty ajoneuvoliikenteen vähentämistä. Kaupungin osan sisäisen liikkumisen kohdalla ajoneuvoliikenteen vähentäminen onnistuu sijoittamalla asuinrakennukset, työpaikat ja palvelut lähelle toisiaan. Vuoreksessa on pyritty sijoittamaan palvelut lähelle asukkaita ja niin että palveluiden äärelle pääsee helposti jalkaisin tai pyörällä. (Ecocity 2005) Kuten kuvasta 10 käy ilmi,

palvelut ovat Vuoreksessa pääosin Vuoreksen pääväylän, eli Vuoreksen puistokadun varrella. Lisäksi Vuoresta markkinoidaan sillä, että alueella panostetaan jalankulku- ja pyöräreitteihin sekä joukkoliikenteeseen (Vuores 2017a).

Vuoreksen suunnitteluvaiheessa otettiin huomioon pyöräily ja sen vaatima infrastruktuuri. Kerrostaloissa jokaista 30 neliömetriä kohden vaaditaan yksi polkupyöräpaikka tai vaihtoehtoisesti kaksi polkupyöräpaikkaa per asunto. Kauppojen, toimistojen ja yleisten rakennusten kohdalla vaaditaan yksi polkupyöräpaikka jokaista 40 neliömetriä kohden. (Ecocity 2005)

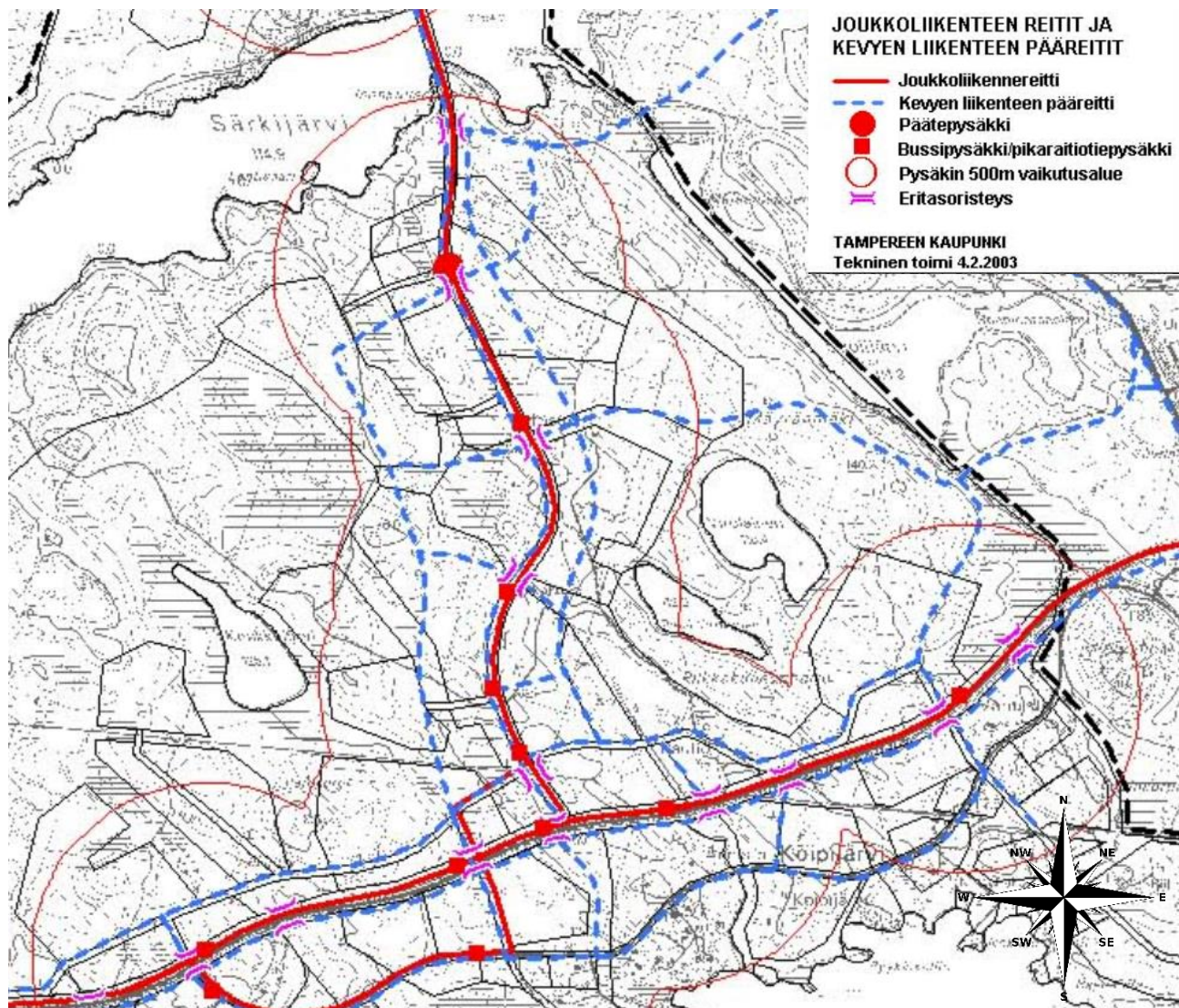
Autoilua haluttiin vähentää keskittämällä asukaspysäköinti kauemmas asunnoista. Erityisesti kerrostaloalueilla parkkipaikka on yhtä kaukana kuin lähin joukkoliikenteen pysäkki, jotta se kannustaisi asukkaita kulkemaan jalkaisin ja käyttämään joukkoliikennettä. (Ecocity 2005) Vuoreksen osayleiskaavassa (2003, 58) sanotaan, että noin 85 prosenttia Vuoreksen asutuksesta sijoittuu 500 metrin päähän linja-autopysäkestä ja 300 metrin päässä linja-autopysäkestä asuisi noin puolet vuoreslaisista.

Vuoreksen liikennejärjestelmän keskeisin lähtökohta on tehokas ja toimiva joukkoliikenne, jotta Vuoreksessa voivat asua myös autottomat asukkaat (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 22). Jos Vuoreksen asukkaat havaitsevat joukkoliikennetarjonnan olevan huonoa, siirtyvät he käyttämään muita kulkumuotoja, eli pääosin henkilöautoa. Ecocity (2005) projektin mukaan oma auto saatetaan valita liikkumistavaksi myös siitä syystä, että Vuoreksen katurakenne tavallaan suosii yksityisautoilua, koska Vuoreksessa on vain yksi pääväylä, Vuoreksen puistokatu.

Pääasiassa Vuoreksen joukkoliikenteen hoitavat linja-autot. Vuoreksen suunnittelun aikana on varauduttu myös katuraitiotien mahdolliseen rakentumiseen. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 22) Tampereen joukkoliikenteen bussilinja 5 kulkee Keskustorilta Vuorekseen ja Vuoreksesta Hervannan kautta Yliopistolliselle keskussairaalalle. Kyseisellä linja 5:llä on 2–4 vuoroa tunnissa. (Vuores 2017e)

Kuvassa 11 näkyy Vuoreksen puistokatua pitkin menevä joukkoliikennereitti sekä Vuoreksen linja-autopysäkit. Jokaiselta linja-autopysäkiltä on laskettu 500 metrin vaikutusalue, joka näkyy ruskeina pallomuotoisina viivoina. 85 prosenttia Vuoreksen asutuksesta on tämän vaikutusalueen sisällä. Sinisinä katkoviivoina näkyy jalankulun ja pyöräilyn pääreitit, joiden painopiste menee Vuoreksen pääväylän eli Vuoreksen puistokadun suuntaisesti, sekä myös etelässä olevan Ruskontien suuntaisesti. Reitit risteävät jokaisen linja-autopysäkin kohdalla. Jalankulun ja pyöräilyn pääreiteistä kaksi menee

itään Hervantaan, Suolijärven pohjois- sekä eteläpuolelta. Yksi pääreiteistä menee pohjoiseen kohti Tampereen keskustaa Särkijärven siltaa pitkin.



Kuva 11. Joukkoliikenteen reitit ja jalankulun sekä pyöräilyn pääreitit Vuoreksessa. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. Lähde: <http://www.tampere.fi/liitteet/5a85bbTNT/liite13.pdf>

Vuores kytkeytyy logistisesti hyvin Tampereen kaupunkiseudun kehäväyliin, kuten Helsinkiin johtavaan moottoritiehen – valtatie 3:een, joka sijaitsee Vuoreksen länsipuolella, sekä myös kahteen merkittävään kehätiehen; Tampereen kehätiehen (I-kehätie), joka sijaitsee Vuoreksen pohjoispuolella sekä Vuoreksen eteläosissa olevaan Ruskotiehen (II-kehätie). Vuoreksesta on myös nopea yhteys Tampere-Pirkkalan lentokentälle. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 8)

Vuoreksen liikenteestä on tehty kulkumuotojakauman ennuste vuodelle 2020. Ennuste käsittää Vuorekseen suuntautuvat ja sieltä lähtevät matkat. Yksityisautoilu on edelleen ylivoimaisesti suosituin liikkumisen muoto 65 prosentin osuudella. Joukkoliikenne tulee toisena 16 prosentin osuudella, jalankulku kolmantena 14 prosentin osuudella ja pyöräily neljäntenä viiden prosentin osuudella. Jos katuraitiotie olisi toiminnassa Vuoreksessa vuonna 2020, joukkoliikenteen osuus kasvaisi hieman yli 20 prosenttiin. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 56)

4.5 Jalankulku Vuoreksessa

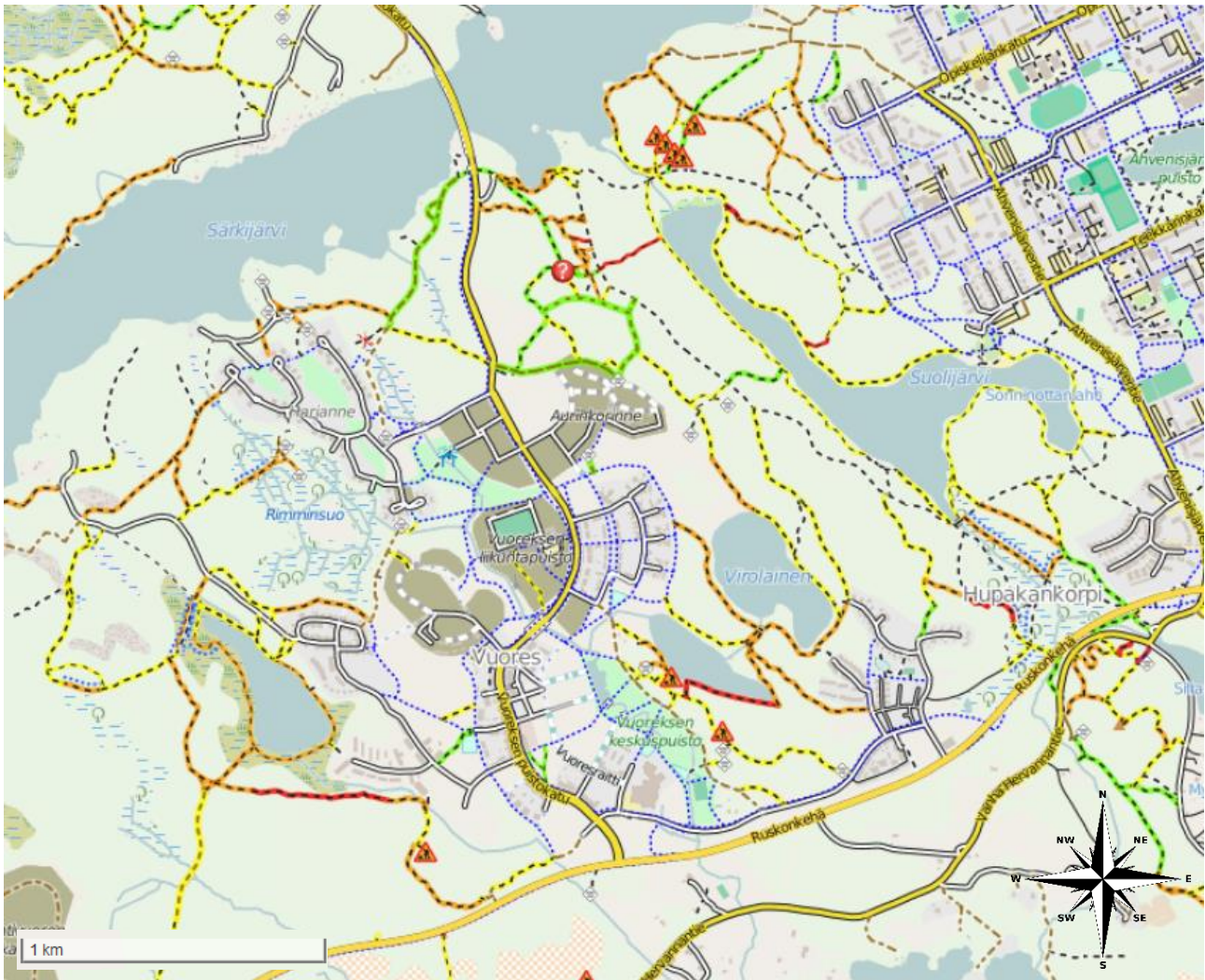
Tässä luvussa tarkastellaan jalankulkua ja jalankulun edellytyksiä Vuoreksessa sekä esitellään Vuoreksen reitistöä.

Erityisesti Vuoreksen alkuvaiheen lähdeaineistoissa, 2000-luvun taitteesta ja alkupuolelta, ei ole eroteltu jalankulkua ja pyöräilyä toisistaan. Lähdeaineistoissa jalankulku ja pyöräily esitetään joko kevyenä liikenteenä tai sitten niistä puhutaan jalankulkuna sekä pyöräilynä, ei erikseen. Tästä johtuen, vaikka tämän luvun aiheena on jalankulku Vuoreksessa, on mukana myös pyöräily tietyiltä osin.

Vuoreksen jalankulkuympäristö on haluttu suunnitella esteettömäksi, jotta se olisi kaikkien käytettävissä. Yhteydet erityisesti Vuoreksen peruspalveluihin on haluttu pitää mahdollisimman lyhyinä ja helppokulkuisina. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 23-24) Kuten luvussa 4.4 tuotiin esille, etäisyys asunnoilta linja-autopysäkillä on pääasiassa vähemmän kuin 500 metriä, joka omalta osaltaan kannustaa kulkemaan jalkaisin tai pyörällä. Myös suurin osa palveluista sijaitsee Vuoreksen ”keskeisimmällä” paikalla, Vuoreksen puistokadun varrella tai sen välittömässä läheisyydessä (kuva 10). Vuoreksen suunnittelun aikana on haluttu, että jalankulku- ja pyöräilyreitit muodostavat suorimmat yhteydet asuntojen, palveluiden ja linja-autopysäkkien välillä (Ecocity 2005).

Vuoreksen reittiverkoston muodostavat valaistavat jalankulun ja pyöräilyn pääreitit, valaisemattomat sivureitit, latureitit sekä luontoalueille rakennettavat luontoreitit. Osa jalankulun ja pyöräilyn reitis-

töistä hyödyntävät Vuoreksessa olleita alkuperäisiä tienpohjia ja polkuja, mutta suurin osa Vuorekseen suunnitelluista ja rakennetuista reiteistä ovat kokonaan uusia tai ne on jouduttu peruskunnostamaan. Vuoreksen metsäisestä luonteesta johtuen monet ulkoilureiteistä kulkevat metsäalueiden poikki (kuva 12). (Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma 2005a, 11)



Kuva 12. Vuoreksen reitistöä. Muokattu alkuperäisestä lähteestä. 9.11.2017. Lähde: <http://kartta.arpo-techno.fi/kartta>

Kuvassa 12 näkyy Vuoreksen ja sen ympäristössä oleva reitistö. Sinisellä katkoviivalla olevat reitit ovat pääsääntöisesti rakennettuja jalankulku- sekä pyöräilyväyliä, ja osaa niistä ylläpidetään myös talvisin. Värikoodatut reitit ovat pääosin polkuja tai kapeita ”hiekkateitä”. Reittien värit; punainen, oranssi, keltainen ja vihreä, merkkavat reitin jalankulkuystävällisyyttä. Vihreä on helppokulkuisin ja punainen vaikeakulkuisin. Reitin jalankulkuystävyyden on määritellyt reitin pintamateriaalin, kaltevuuden, mutkaisuuden sekä reitillä olevien esteiden perusteella (Openstreetmap 2017).

Ennen Vuoreksen rakentamisvaiheen aloittamista alueella ja sen ympäristössä oli useita ulkoilureittejä. Reitit olivat pääasiassa paikallisten asukkaiden käytössä. Vuoreksen rakentamisen takia osa näistä reitistöistä jäi Vuoreksen maankäytön alle, mutta osayleiskaavassa esiteltiin reittien uudelleen linjaus asuntoalueiden ohi sekä liikenneväylien ali. Alueen läheltä kulkee myös seudullisesti merkittäviä ulkoilureittejä, kuten Birgitan polku ja Pirkan Taival -reitistö. (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002, 11-12)

Esteettömyys on otettu huomioon Vuoreksen suunnitteluvaiheessa esimerkiksi yli- tai alikulkuina, jotka omalta osaltaan helpottavat liikkumista liikenneväylien muodostamien estevaikutuksien takia. Esimerkiksi yleiskaavassa esitettiin Ruskontien varrelle seitsemää alikulkua. (Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi 2002, 11-12) Vuoden 2017 lopulla tilanne oli se, että Ruskontien kohdalla on vain yksi alikulku Mäyränmäen kohdalla. Ruskontielle on suunniteltu rakennettavaksi kolme alikulkua vuoden 2018 aikana. Nämä alikulut sijoittuvat Vuores-talon lähetyville, Vuoreksen puistokadun länsipuolelle sekä Lempäälän puolelle Koipitaipaleenkadun jatkeeksi. (Vuores 2016a) Esteettömyyden lisäksi Vuoreksen suunnittelussa on huomioitu turvallisuusaspekti; tonttikatuja lukuun ottamatta jalankulku ja pyöräily erotetaan ajoneuvoliikenteestä. Jalankulkureittien suunnittelussa on otettu huomioon se, että ne risteäisivät mahdollisimman vähän ajoneuvoliikenteen kanssa. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 23-24)

Vuoreksen alueen sisäisten reittien lisäksi merkittävässä asemassa ovat reitit Hervantaan. Nämä jalankulku- ja pyöräilyreitit ovat suunniteltu ympärivuotiseen käyttöön muun muassa valaisemalla ne ja välttämällä jyrkkiä mäkiä ja väylien turhaa kiertoa. (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 23-24) Vuoreksen ja Hervannan välille suunniteltiin Suolijärven ylittävää siltaa, joka olisi pelkästään jalankulkuun ja pyöräilyyn painottuva, mutta silta sai osakseen erittäin vahvan vastustuksen Hervannan asukkailta (Ecocity 2005). Hervantaan menevien suorien yhteyksien lisäksi Vuoreksesta on suunniteltu ja osittain toteutettu jalankulku- ja pyöräilyreitit Sääksjärven ja Hervannan suuntiin Ruskontien vierellä sekä Lahdesjärven ja Koivistonkylän suuntiin Särkijärven sillan kautta (Vuoreksen osayleiskaava 2003, 42-43).

Gehlin (2010, 119-133) teoriaa ympäristön tuottamasta laadukkuudesta ja mielenkiintoisuudesta jalankulkijoille käsiteltiin luvussa 2.2. Vuoreksessa on erityisesti yksi teema, joka tarjoaa jalankulkijoille havainnoitavaa; taide. Vuoreksessa taidetta on rakennusten julkisivuilla ja pihoiilla, puistoissa, aukioilla, silloilla ja liikenneväylillä. Vuoreksesta löytyy esimerkiksi seuraavanlaisia taideteoksia;

suksista muodostunut seinä, graafinen betoni Vuores-talolla sekä Vuoreksen sillan led-valoteos. (Vuores 2017f) Vuoreksessa esitellään uusia Vuoreksen ympäristössä olevia taideteoksia tasaisin väliajoin (Vuores 2015c; Vuores 2016e; Vuores 2016f).

Vuoreksen rakentamisvaiheen aikana Tampereen kaupunki on tehnyt jalankulkijoiden turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Vuonna 2015 Vuoreksessa lisättiin katuvalaistusta tietyillä alueilla. Syynä oli jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden, erityisesti koululaisten, turvallisuuden parantaminen. (Vuores 2015b) Koululaiset ja koululaisten käyttämät reitit huomioitiin vuonna 2016, jolloin Tampereen kaupunki linjasi turvallisen koulureitin Isokuusen alueella. Tämä linjaus paransi koululaisten koulumatkojen turvallisuutta, sillä koululaisille annettiin vaihtoehtoinen väylä, jota kulkemalla ei tarvinnut kulkea rakennustyömaiden ja raskaiden moottoriajoneuvojen ohitse. (Vuores 2016b) Muutamana edellisenä talvena, esimerkiksi talvella 2016, Tampereen kaupunki antoi varoituksen Virolainen-järven jään kestävydestä ja kiellon liikkua rajatulla alueella, joka oli rajattu lippusiiman avulla (Vuores 2016d). Myös Vuoreksen viihtyisyyttä, erityisesti väylien lähellä, on parannettu, kun Tampereen kaupunki asensi kolme koirankakkapussiaautomaattia Vuoreksen puistoalueille; Keskuspuistoon, Virolaisen puistoon sekä Tervalepänpuistoon (Vuores 2016c).

Asukastutkimuksien lisäksi Tampereen kaupunki on kerännyt Vuoreslaisilta palautetta Tampereen jalankulun sekä pyöräilyn olosuhteista. Kyselyjen tarkoituksena on kehittää jalankulun sekä pyöräilyn olosuhteita koko Tampereen alueella, myös Vuoreksessa. Kysely on suunnattu kaikille tamperealaisille ja vuoreslaiset ovat voineet antaa näkemyksiään Vuoreksen jalankulku- sekä pyöräilyolosuhteista. (Vuores 2015a; Vuores 2017g) Tämä on yksi keino osallistaa vuoreslaisia parantamaan jalankulun edellytyksiä Vuoreksessa.

5 AINEISTON TUTKIMUS- SEKÄ ANALYYSIMENETELMÄT

Tässä luvussa tarkastellaan tutkielmassa käytettyjä tutkimus- sekä analyysimenetelmiä ja sitä, miten aineisto kerättiin tutkimusmenetelmiä hyödyntäen. Aineiston keruussa käytetyt menetelmät ovat dokumentoitu yksityiskohtaisesti. Luvussa tutkielma sijoitetaan tieteenfilosofian kentälle ja tutkielmalle annetaan metodologinen suuntaus.

Tutkielman kohderyhmän muodostavat Vuoreksen asukkaat sekä Vuores itsessään. Tämän lähestymistavan takia aineisto kerättiin kahta erilaista tutkimusmenetelmää käyttäen. Kanasen (2014, 17) mukaan tällaisella tutkimusmenetelmäasettelulla, eli monimenetelmäisellä asettelulla, tutkittavasta ilmiöstä saadaan syvällisempi näkemys. Tutkimusmenetelminä käytettiin pehmoGIS-metodia, karttakyselyä, jossa vuoreslaisia osallistettiin tekemään karttamerkintöjä sekä kenttätutkimusta, jossa jalkauduin Vuorekseen tekemään empiiristä tutkimusta, jonka dokumentoin valokuvin. Karttakysely on objektiivisempi ja kenttätutkimus subjektiivisempi aineiston keruun metodi, joten tällainen asetelma toi aineistolle monimuotoisuutta. Analyysimenetelminä käytettiin visuaalista analyysiä ja teemoittelua. Visuaalinen analyysi käsitti valokuvien kohdalla kuva-analyysin yhdistettynä teemoitteluun ja vuoreslaisten karttamerkintöjen kohdalla visuaalisen paikkatietoanalyysin, myös osaltaan yhdistettynä teemoitteluun. Teemoittelun ohella aineistoa luokiteltiin. Aineiston teemoittelussa käytetyt teemakokonaisuudet ovat muodostettu tutkielmassa esitettyjen jalankulkuun sekä ekologiin kaupunkeihin liittyvien teorioiden ja lähdeaineistojen perusteella.

Tutkielma nojaa kvalitatiiviseen tutkimusotteeseen, mutta aineiston keruun metodeissa on mukana myös kvantitatiivisia elementtejä, kuten kartta sekä paikkatieto. Eskola & Suoranta (1998) listaavat kvalitatiivisen, eli laadullisen, tutkimusotteen tunnusmerkeiksi muun muassa tutkittavien näkökulman, harkinnanvaraisen otannan sekä tutkijan aseman. Tutkittavien näkökulmasta heijastuu osallisuus, jota voidaan toteuttaa esimerkiksi kenttätutkimuksen kautta, eli jalkautumalla kentälle. Harkinnanvarainen otanta näkyy esimerkiksi siinä, että laadullisessa tutkimuksessa keskitytään usein pieneen tapausmäärään, joita analysoidaan perusteellisesti. Tutkijan asema näkyy esimerkiksi toiminnallisena vapautena, jolloin tutkimus voidaan toteuttaa joustavasti. Lisäksi laadullisessa tutkimuksessa on yleistä selittää ja ymmärtää tutkittavaa kohdetta.

Tämän tutkielman perimmäisenä tarkoituksena on ymmärtää ekologista kaupunginosaa nimeltä Vuores, laadullisen tutkimusotteen avulla. Tämän perusteella tutkielmassa on sisäänrakennettu odotus, että Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä voidaan toteuttaa laadullista tutkimusotetta käyttäen tarkempia analyysejä sekä johtopäätöksiä. Tutkielman filosofinen pohja on empirismissä, joka perustuu siihen, että tutkimuskohteesta tehdään tosiasioihin perustuvia havaintoja (Häkli 2004, 17-18). Empirististä aineistoa tuottivat sekä vuoreslaiset että allekirjoittanut.

5.1 PehmoGIS sekä kenttätutkimus -metodit, aineiston keruun välineenä

Ensimmäinen tässä tutkielmassa käytetty tutkimusmenetelmä on niin sanottu pehmoGIS-metodi. PehmoGIS tarkoittaa internetin kautta toimivaa sovellusympäristöä, esimerkiksi karttapohjaa, jonka avulla ihmisten kokemukset ympäristöstään kiinnitetään paikkatietoon, esimerkiksi karttamerkiksi kartalle (Kyttä & Kahila 2006). Ihmiset voivat karttamerkinnoissa kertoa esimerkiksi, että suojatie puuttuu tai puisto on kunnostuksen tarpeessa (Hirvensalo 2012, 81). Kyttä & Kahila (2006, 57-58) jatkavat, että tällainen tieto on ”pehmeää” paikkatietoa. He tuovat esille pehmoGIS:n tarpeellisuuden, sillä kyseisen metodin avulla asuinalueen, vaikka kaupunginosan, asukkaat voivat osallistua alueen suunnitteluun tai jo rakennetun ympäristön arvioimiseen. PehmoGIS:n perimmäisenä tarkoituksena on osallistaa asukkaita ja lisätä vuorovaikutusta asukkaiden sekä alueen suunnittelijoiden välillä, jolloin ”pehmeää” tietoa saadaan tuotua virallisen ”kovan” tiedon rinnalle.

Miksi tässä tutkielmassa on käytetty pehmoGIS-metodia aineiston keruun välineenä? Kyseisellä metodilla on useita hyviä ominaisuuksia asukkaiden osallistamisen lisäksi, kuten se, että pehmoGIS:n avulla voidaan tavoittaa merkittävä määrä alueen asukkaista ja aineiston kerääminen on joustavaa. Lisäksi kartta itsessään on tärkeä elementti, sillä se on visuaalinen väline, jolla voidaan välittää alueellisia mielikuvia, kehityssuuntia ja tilannekatsauksia. (Kyttä & Kahila 2006, 1-58) Vuoreksen karttakyselyssä, jolla kerättiin aineistoa tähän tutkielmaan, visuaalisuus tulee esille karttamerkintöjen kautta värein. Vihreä karttamerkintä tarkoittaa hyvää paikkaa tai asiaa, punainen karttamerkintä huonoa paikkaa tai asiaa. Kun katsoo karttaa, niin näkee heti näistä niin sanotuista liikennevaloväreistä, mitkä paikat tai asiat Vuoreksessa ovat vuoreslaisten mielestä hyviä ja mitkä ovat huonoja. Vuoreksen

karttakyselyn kohdalla ”pehmeä” tieto näkyi erityisesti siinä, että jokaisella karttamerkinnällä oli otsikko, tarkempi kuvaus sekä paikka. Vuoreslaiset saivat kirjoittaa tietoa karttamerkintään, jolloin karttamerkintä oli monimuotoisempi, kuin pelkkä merkki kartalla. Häkliä (2004, 63-69) ja humanistista metodologiaa mukaillen; jokaisen karttamerkinnän taustalla on ihminen, jonka tulkinnot ympäröivästä maailmasta ovat ainutlaatuisia. Nämä tulkinnot haluttiin osaksi aineistoa.

Vuoreksen karttakyselyn alustana käytettiin Crowdmap -palvelua (<https://crowdmap.com>), joka on suunniteltu erilaisten asioiden raportoimiseen ja seuraamiseen. Crowdmap on työkalu, jonka avulla voidaan kerätä sekä merkitä tietoa kartalle. Tiedosta tehdään visuaalisesti hahmoteltavaa, esimerkiksi karttamerkintöjen ja aikajanan avulla. Crowdmap -palvelua voidaan käyttää esimerkiksi silloin kun halutaan seurata vaaleja tai saada tietoa erilaisista kriiseistä, kuten luonnonkatastrofeista tai epidemi-oista. Crowdmap perustuu Google Maps -karttapalveluun (maps.google.fi) ja siinä on käytössä myös osa googlen karttapohjan muokkaustyökaluista, kuten paikkamerkinnot. Kyseistä palvelua on ilmaista käyttää ja se oli ”paras tarjolla olevista”, vaikka ei täydellinen, karttapohjainen palvelu tämän tutkielman tarkoituksiin.

Crowdmap -palvelussa jokainen palveluun rekisteröitynyt käyttäjä voi luoda karttapohjan, jolle muut ihmiset voivat tehdä karttamerkintöjä. Karttapohjana voi olla esimerkiksi Lontoo ja otsikkona Lontoon metrolakko. BBC käytti vuonna 2010 Crowdmap -palvelua yhtenä uutisoinnin apuvälineenä Lontoon metrolakoista (<https://tubestrike.crowdmap.com/>). BBC teki karttapohjan, jolle ihmiset raportoivat metrolakkoon liittyviä asioita ja näin ollen BBC osallisti ihmisiä kokoamaan tietoa yhteen paikkaan. Tätä karttaa seuraamalla ihmiset saivat lisätietoa kyseisestä tapahtumasta. Asioiden raportoiminen ja merkintöjen tekeminen kartalle eivät vaadi palveluun rekisteröitymistä, joten voidaan todeta, että kynnys käyttää palvelua on tästä syystä matala. Lisäksi Crowdmap tarjoaa tietynasteisen anonymiteetin, sillä mikäli palveluun ei ole kirjautunut, niin palvelu ei kerro kuka on jättänyt karttamerkinnän. Myös karttaan tehtyjen karttamerkintöjen moderointi on toimivaa, sillä jokainen karttamerkintä pitää manuaalisesti hyväksyä, ennen kuin se näkyy kartalla.

Vuoreksesta tehtiin tätä tutkielmaa varten karttapohja käyttäen Crowdmap -palvelua (<https://vuores.crowdmap.com/>). Tarkoituksena oli kerätä pehmoGIS-metodin mukaisesti paikkaan ja karttaan sidottuja vuoreslaisten kokemuksia ja mielipiteitä siitä, mitkä paikat tai asiat Vuoreksessa ovat jalan-kulun kannalta tarkasteltuina hyviä, mielenkiintoisia tai mukavia ja mitkä paikat puolestaan ovat huonoja, epämieluisia tai epämieluisia. Hyvät paikat tai asiat ovat kartalla vihreinä ympyröinä ja huonot

paikat tai asiat punaisina ympyröinä. Tarkemmat Vuoreksen Crowdmap -kartan tiedot, kuvat sekä lisätyt saatetekstit löytyvät liitteestä 1. (kts. Liite 1.)

Crowdmap -kartta Vuoreksesta valmistui 2.11.2017 yhden päivän aikana. Käyttöliittymää pelkistettiin ja niin sanotut turhat valinnat piilotettiin pois näkyvistä niin hyvin kuin se oli mahdollista, jotta käyttöliittymästä saatiin mahdollisimman käyttäjäystävällinen. Palvelua on hieman kankea käyttää, samoin ylläpito-, eli admin-puolta. Käyttöliittymässä on vivahde 1990-lukua. Kankeus tuli erityisesti esille siinä, ettei kosketusnäytöllisillä laitteilla voinut tehdä karttamerkintää, sillä punaista paikka-merkkiä, joka piti siirtää haluttuun paikkaan, ei voinut liikuttaa sormin. Joten karttaan pystyi lisäämään karttamerkinnän vain tietokoneen tai vastaavan laitteen kautta. Matkapuhelimella tai tabletilla karttakyselyn kriittinen toimimattomuus on 2010-luvulla merkittävä puute ja evidenssin mukaan tämä heijastui karttamerkintöjen määrään.

Oletusarvoisesti karttamerkintöjä pystyi kommentoimaan, mutta Vuoreksen Crowdmap -kartalla kommentointi karttamerkintöihin otettiin pois käytöstä, jotta saataisiin enemmän karttamerkintöjä ja jottei karttaan syötetty tieto pirstaloituisi karttamerkintöjen ja kommenttien kesken. Kommenteille olisi haastavaa antaa sopivaa painoarvoa ja samalla ne mahdollisesti vähentäisivät karttamerkintöjen määrää. Jokaisessa karttamerkinnässä on ”credibility” valinta, joka tarkoittaa uskottavuutta tai luotettavuutta. Käyttäjät voivat antaa karttamerkinnälle palautetta sen luotettavuuden perusteella painamalla nuolta ylös tai alas. Kyseistä valintaa ei saanut piilotettua käyttöliittymästä. Jos paikkoihin tuli ”credibility” pisteitä, niin niitä ei huomioitu analyysivaiheen aikana.

Karttapohjalle lisättiin neljä esimerkkipaikkaa, joista kolme oli vihreitä ”hyviä paikkoja tai asioita” ja yksi punainen ”huono paikka tai asia”. Esimerkkipaikkojen otsikoissa sekä tekstikentässä luki (ESIMERKKI). Yksi vihreistä esimerkkipaikoista oli seuraavanlainen – otsikko: ”(ESIMERKKI) Mukava paikka” – kuvaus: ”(ESIMERKKI) Tykkään tästä paikasta ja kun kuljen tästä ohi, niin pysähdyn usein katselemaan vesistöä.”

Vuoreksen karttapohjaan tehtiin useita hienosäätöjä 3.11.2017–5.11.2017 välisellä ajanjaksolla. Samalla ajanjaksolla karttapohjaa koekäytettiin ja koekäytön suoritti allekirjoittaneen lisäksi Vuoreksessa asuva henkilö, eli vuoreslainen. Tämän henkilön kartalle merkitsemät kuusi paikkaa olivat kartan ensimmäiset ”oikeat” karttamerkinnät. Tämän seurauksena kaikki neljä esimerkkipaikkaa poistettiin kartalta, koska niiden tehtävänä oli näyttää kartan koekäyttäjälle miltä karttamerkinnät kartalla

näyttävät. Koekäyttäjän karttamerkinnot toimivat hyvinä esimerkkeinä muille vuoreslaisille, eikä kenenkään tarvinnut olla se ensimmäinen, joka lisää karttamerkinnot tyhjälle kartalle.

Vuoreslaiset tavoitettiin sosiaalisen median, sähköpostin sekä henkilökohtaisten kontaktien kautta. Sosiaalinen media tarkoittaa tässä tapauksessa Facebook -palvelua. Liityin Facebookin Vuoreslaiset-ryhmään kesällä 2017 ja seurasin sivusta siellä käytyjä keskusteluja. Ryhmä on suljettu ja ryhmään pääseminen vaatii, että joku ryhmässä oleva hyväksyy hakijan. Ryhmän jäsenmäärä nousi kesän ja syksyn välisellä ajanjaksolla noin kolmella sadalla henkilöllä ja sunnuntaina 5.11.2017 ryhmässä oli 1 318 jäsentä. Samana sunnuntaina kirjoitin Vuoreslaiset-ryhmän seinälle tekstin koskien Vuoreksen Crowdmap -karttaa:

”Moro vuoreslaiset! Teen gradua Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, eli siitä millaista Vuoreksessa on liikkua jalkaisin (kävely, juokseminen jne.). Tarvitsen Teidän kokemuksia ja mielipiteitä siitä, mitkä paikat tai asiat Vuoreksessa ovat jalankulun kannalta hyviä, mieluisia tai mukavia sekä huonoja, epämieluisia tai epämieluisia. Voitte lisätä näitä paikkoja ja asioita Vuoreksen karttapohjaan täällä: <https://vuores.crowdmap.com/>

Linkin takaa löytyy tarkempia ohjeita. Vastaaminen ei vaadi rekisteröitymistä, hoituu anonyymisti ja vie vain vähän aikaa. Valitettavasti kosketusnäytöllisillä laitteilla ei pysty tekemään karttamerkintöjä. Jos on kysyttävää, niin allekirjoittaneeseen saa yhteyden Facebookin tai sähköpostin kautta; vuores-jalkaisin@gmail.com. Kiitos kaikille vastanneille!”

Vuoreslaiset-ryhmän lisäksi vuoreslaisia tavoiteltiin Facebookissa olevan Lisää kaupunkia Tampereelle-ryhmän kautta perjantaina 10.11.2017. Kyseinen, vajaan kolmen tuhannen jäsenen, ryhmä on aktiivinen ja orientoitunut kaupunkeihin liittyviin teemoihin. Ryhmän seinälle kirjoitettiin pienin muokkauksin samanlainen saateteksti kuin Vuoreslaiset-ryhmään. Tähän ryhmään saateteksti kirjoitettiin viiden päivän viiveellä, jotta tekstille saataisiin kattavampi näkyvyys ja nostettua se ”esille” tähän toiseenkin ryhmään ja niille, jotka ovat näissä kahdessa ryhmässä, mutta olivat unohtaneet vastata tai eivät huomanneet ensimmäisen ryhmän seinälle laitettua tekstiä.

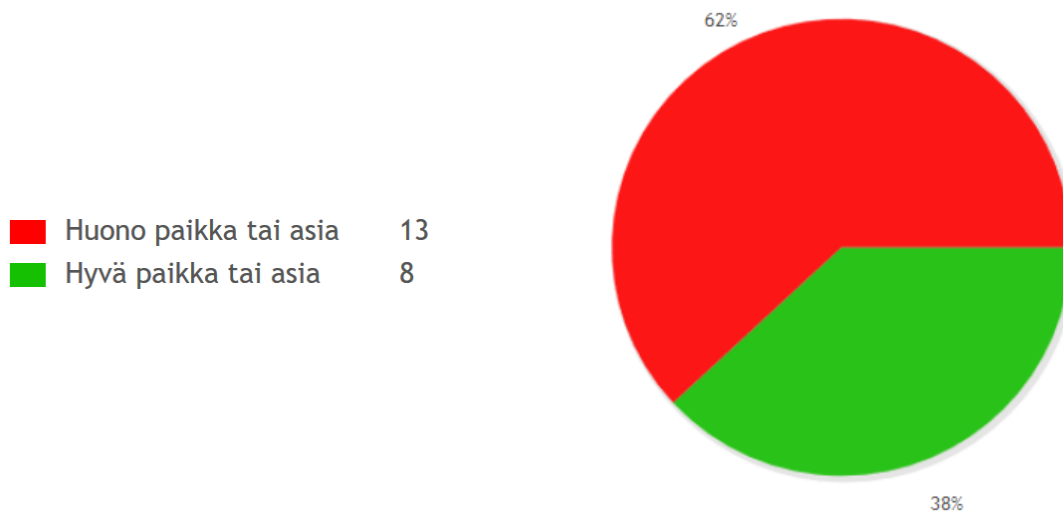
Kumpikin edellä mainituista Facebook-ryhmistä on aktiivinen, joten tavoitteena oli, että kartalle tulisi 20–30 merkintää. Liian vähän karttamerkintöjä tarkoittaisi sitä, ettei vuoreslaisten tuottamaa aineistoa olisi tarpeeksi, jolloin analyysivaiheesta tulisi haastava. Toinen ääripää olisi, jos kartalle tulisi useita kymmeniä merkintöjä, yli viisikymmentä, jolloin aineisto saattaisi pirstaloitua liikaa ja niin sanottu tärkeä tieto hukkuu aineiston määrän alle.

Vuoreksen Crowdmap -karttamerkintöjen hankkimiseen ja vuoreslaisten ”rekrytoimiseksi” vastajiksi käytettiin pääasiassa sosiaalista mediaa ja sieltä löytyviä Facebookin Vuoreslaiset-ryhmää sekä Lisää kaupunkia Tampereelle-ryhmää, siitä syystä, että ryhmien kautta tavoittaa helposti ja nopeasti useita vuoreslaisia. PehmoGIS-metodi mahdollistaa tällaisen menettelyn. Sosiaalisen median lisäksi Vuoreksen Crowdmap -kartan url-osoite (<https://vuores.crowdmap.com>) lähetettiin sähköpostilla saateteksteineen sunnuntaina 5.11.2017 Vuoreksen asukasyhdistykselle sekä asukasyhdistyksen puheenjohtajalle. Vuoreksen Crowdmap -kartan url-osoite lähetettiin myös Tampereen kaupungin edustajalle sähköpostitse, jotta kaupungin taholta voidaan seurata sitä, millaisia karttamerkintöjä vuoreslaiset tekevät. Vuoreksen Crowdmap -kartta samalla osallistaa vuoreslaisia ja luo jonkunlaisen vuorovaikutusväylän vuoreslaisten ja Tampereen kaupungin välille.

Vuoreksen Crowdmap (<https://vuores.crowdmap.com/>) on edelleen näkyvissä kaikille. Samoin kaikki ajanjaksolla 5.11.2017–19.11.2017 tehdyt karttamerkinnät näkyvät kartalla. Sunnuntaina 19.11.2017 kello 23.45 Vuoreksen Crowdmap ”suljettiin”, eli uusien karttamerkintöjen tekeminen otettiin admin-puolelta pois käytöstä. Etusivulle laitettiin teksti ”Vastausaika on päättynyt, uusia karttamerkintöjä ei voi enää lisätä karttapohjalle. Kiitos karttamerkintöjen tekijöille!”.

Crowdmap -palvelun admin-puolella oli muutamia valmiita tilastotyökaluja sekä käyttäjäseurantaa, mutta vain osa niistä toimi. Siksi Vuoreksen Crowdmap -kartta liitettiin Google Analytics käyttäjädataa analysoivaan palveluun. Google Analytics:n kautta saatiin tarkkaa tietoa esimerkiksi siitä, kuinka monta kävijää Vuoreksen Crowdmap -sivulla oli, millä laitteilla sivulla käytiin ja kuinka kauan käyttäjä keskimäärin viihtyi sivulla.

Vuoreksen Crowdmap -sivulla oli kävijöitä 80, joista 75 prosentilla maantieteellinen sijainti oli Tampere. Sivunkatseluita oli 171. 48,8 prosenttia kävijöistä kävi sivustolla matkapuhelimella, 6,1 prosenttia tabletilla ja 45,1 prosenttia tietokoneella. Eli noin joka toinen Vuoreksen Crowdmap -sivulla kävijä käytti kosketusnäytöllistä laitetta ja niillä karttamerkintää ei voinut tehdä. Karttamerkintöjä tehtiin yhteensä 21, joista 13 oli luokiteltu huono paikka tai asia -luokitukseen ja kahdeksan oli luokiteltu hyvä paikka tai asia -luokitukseen (kuva 13).



Kuva 13. Karttamerkinnot luokiteltuina.

Crowdmap -karttaan syötetyt tiedot voi ladata palvelusta .CSV tai .XML muodoissa. Näin ne voitiin siirtää Googlen Maps -palveluun. Visuaalisesti tarkasteltuna Crowdmap -kartan karttanäkymä on fyysisesti pienen kokoinen, joten oli helpompaa ladata karttamerkinnot Crowdmap -palvelusta ja siirtää ne Google Maps -palveluun. Google Maps -palvelun kautta saatiin otettua tarkat ja isommat ruudunkaappauskuvat Vuoreksen kartasta ja kaikista siellä olleista karttamerkinnoista. Karttamerkintöjen värit eivät siirtyneet mukana, joten merkinnot piti värjätä manuaalisesti Google Maps -palvelun puolella.

Toinen tässä tutkielmassa käytetty tutkimusmenetelmä on kenttätutkimus. Kenttätutkimus Vuoreksessa suoritettiin empiirisiä havaintoja tehden. Kenttätutkimuksessa tarkasteltiin paikkaa nimeltä Vuores, ei vuoreslaisia. Hirvensalon (2012, 83) mukaan paikalliseen ympäristöön on helppo tutustua ”kenttäretkeillen”, eli jalkautua tutkittavaan ympäristöön. Havaintojen tekemisen tueksi voidaan käyttää esimerkiksi GPS-paikanninta, jolloin kerätty tieto on siirrettävissä esimerkiksi kartta-alustoille jatkojalostusta varten. Jokitalon & Huhtisen (2012) mukaan kenttätutkimus on tapa lähestyä tutkimuskohdetta ja kerätä tutkimuksen aineistoa sekä ymmärtää kohteen olemusta. Heidän mukaansa kenttätutkimuksen tekijä haluaa olla paikan päällä ”todistamassa miltä kohde tuntuu, maistuu, tuoksuu ja näyttää”.

Ja Vuoreshan maistui ja tuoksui. Kenttätutkimuksen tarkoituksena oli kerätä empiiristä aineistoa Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Tein kenttätutkimuksen aikana havaintoja ympäristöstäni ja

havainnot perustuivat tutkielmassa esitettyihin teorioihin ja tausta-aineistoihin jalankulusta, jalankulkuympäristöistä sekä ekologisista kaupungeista. Havaintojen kautta syntyi aineisto, joka koostuu kenttätutkimuksen aikana Vuoreksesta otetuista valokuvista. Kenttätutkimuksen aikana pyrittiin säilyttämään objektiivisuus mahdollisimman hyvin, mutta huomioitiin samalla se, että allekirjoittaneella oli jo valmiita ennakkokäsityksiä, -odotuksia ja -tietoa ympärillä olevasta Vuoreksen miljööstä, joten kenttätutkimuksen aikana kerätyssä valokuva-aineistossa oli läsnä myös tutkijan subjektiivinen näkemys ja tulkinta niistä asioista, jotka liittyvät Vuoreksen jalankulkuystävällisyyteen. Eskolan & Suorannan (1998) mukaan laadullisessa tutkimuksessa objektiivisuus syntyy, kun tutkija tunnistaa oman subjektiivisuutensa. Lisäkerroksen objektiivisuutta kenttätutkimukseen toi se, että kyseessä oli niin sanottu ”ulkopuolisen näkemys” Vuoreksesta, sillä en ole koskaan asunut Vuoreksessa ja aikaisempina vuosina, kun olen jalkautunut kyseiseen paikkaan, niin Vuoreksen miljöö on aina muuttunut huomattavasti. Kenttätutkimuksen aikana oli havaittavissa, että Vuoreksessa ei ollut kuin muutama ”ennestään tuttu” paikka.

Kenttätutkimus suoritettiin kolmena eri päivänä: 16.11.2017 valoisan aikaan klo 11:45–13:45; 19.11.2017 pimeän aikaan klo 18:00–19:00 sekä 24.11.2017 valoisan aikaan klo 14:30–15:00. Kenttätutkimus tapahtui eteläisessä Vuoreksessa; Vuoreksen keskuspuistossa sekä Vuoreksen puistokadun ja Vuoreksen liikuntapuiston läheisyydessä. Kenttätutkimuksen aluerajaus perustui siihen, että suurin osa Vuoreksen palveluista sekä Vuoreksen merkittävimmät viheralueet sijaitsevat kyseisillä alueilla, jolloin oletuksena on, että alueilla liikutaan muuta Vuoresta enemmän jalkaisin. Myös Vuoreksen laajuus, 1 256 hehtaaria, asetti kenttätutkimukselle haasteita ja tämän perusteella keskittymisen muutaman kilometrin kokoiselle alueelle on perusteltua. Kävin kenttätutkimuksen aikana myös paikoissa, jos osasin paikantaa itseni oikeaan paikkaan, joihin vuoreslaiset olivat tehneet karttamerkintöjä Vuoreksen Crowdmap -karttaan.

Valokuvat otettiin matkapuhelimella (<https://oneplus.net/fi/one>) ja kuvaamiseen käytettiin puhelimen omaa kamerasovellusta, jossa oli geotagging päällä. Geotagging lisää otettuun valokuvaan GPS-koordinaatit, jolloin valokuvan tiedoista näkyy missä se on otettu. Valokuvat lisättiin Google Photos -sovellukseen, joka sijoitti kuvat Google Maps -kartalle. Näin saatiin dokumentoitua jokaisen otetun valokuvan sijainti, sijoitettua valokuvat kartalle sekä vuoreslaisten karttamerkintöjen yhteyteen Google Maps -palveluun.

Kenttätutkimuksen aikana otetut valokuvat, 225 kappaletta, luokiteltiin kolmeen ryhmään: ”karttamerkinnot” – ”kenttätutkimus” – ”muut”. ”Karttamerkinnot” luokituksessa olivat kuvat, 13 kappaletta, jotka oli otettu vuoreslaisten karttamerkinnoista ja jotka esitellään luvussa 6.1. Kyseisessä luvussa valokuvat teemoitellaan karttamerkinnoissa valmiina olevien luokitusten mukaisesti. ”Kenttätutkimus” luokituksessa olivat kuvat, 20 kappaletta, jotka esitellään luvussa 6.2. Kyseisessä luvussa valokuvat teemoitellaan edellä mainittujen kolmen ison teeman mukaisesti. ”Muut” luokituksessa olivat loput 192 kuvaa, jotka olivat osana tausta-aineistoa, mutta joita ei esitellä tässä tutkielmassa.

5.2 Visuaalinen analyysi sekä teemoittelu aineiston analyysimenetelminä

Lindroosin (2004, 114-122) mukaan visuaalinen materiaali on läsnä tutkimuksessa, aina filosofiasta politiikan tutkimukseen. Visuaalinen materiaali ei jäsenny loogisesti ja selkeästi tekstin rinnalle, koska sen tulkitsemiseen ja käsittelyyn tarvitaan erilaisia metodeja kuin tekstin tulkitsemiseen ja käsittelyyn. Kuva voi tarkoittaa useita eri asioita, esimerkiksi uutiskuvaa, elokuvaa, ajatuskuvaa, dokumenttia, mainoskuvaa sekä internetissä olevaa kuvaa ja näin ollen visuaalisella tutkimuksella on keskeinen rooli kuvan analysoinnissa. Lindroosin (2004, 114-122) mukaan voidaan puhua kuvallisesta käänteestä, joka kuvaa nykykulttuurin lisääntyvää visuaalisuutta. Valokuvalla on tässä merkittävä rooli, aina visuaalisen representaation uudistajana sekä tapahtumien dokumentoinnin keinona.

Haanpään (2017, 20) mukaan valokuvien tutkiminen voidaan sijoittaa visuaalisten tutkimusmenetelmien piiriin. Kuvaa, tässä tapauksessa valokuvaa, tarkastellessa Banksin & Zeitlyn (2015, 7) mukaan esiin nousee kolme kysymystä: mistä kuva kertoo ja mikä sen sisältö on – kuka teki tai otti kuvan, milloin, kuinka ja miten – miten muut ihmiset tulkitsevat kuvaa sekä mitä he tekevät kuvalla. Vuoreksesta otetun kuva-aineiston analyysin kohdalla sivutaan ensimmäistä Banksin & Zeitlyn kysymystä: mistä kuva kertoo. Toiseen kysymykseen on vastaus valmiina; tutkielman tekijä ja kolmas kysymys ei ole tämän tutkielman kannalta relevantti. Siihen, mitä valokuvat tuovat ilmi Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, haetaan vastausta visuaalisen tutkimuksen keinoin, joka on usein keskittynyt valmiiden kuvien analysointiin (Banks & Zeitlyn 2015, 8). Kyseisestä toimenpiteestä voidaan käyttää termiä kuva-analyysi.

Käsiteltäessä valokuvia osana tutkimusmateriaalia Karvisen (2012) mukaan valokuvien käyttäjän, tässä tapauksessa tutkijan, tulee olla selvillä siitä, milloin valokuvat ovat osa analysoitavaa tutkimusmateriaalia ja milloin ne ovat apuvälineenä havainnollistamisessa tai raportoinnissa. Tässä tutkielmassa valokuvat ovat osa analysoitavaa tutkimusmateriaalia ja samalla niiden merkitys koko tutkimuksen kannalta on merkittävä. Karvinen (2012) jatkaa, että useimmiten tutkijan on hankittava kuvamateriaali itse kuvaamalla, kuten tässä tutkielmassa on tehty. Valokuvien analyysistä Karvinen (2012) sanoo, että analysoinnin voi tehdä useilla eri metodeilla ja ”Tärkeämpää kuin tietyn analyysimenetelmän orjallinen käyttö on jatkuva tutkimuskysymysten mielessä pitäminen aineiston analyysin aikana. Aina valmista analyysimenetelmää ei kuitenkaan ole hyödynnettävissä tutkimuksen aihepiirin vuoksi.” Karvisen mainitsemasta problematiikasta johtuen, tässä tutkielmassa sovellettiin kuva-analyysiä yhdistämällä se teemoitteluun. Kyseessä on ”sopivin” valokuva-aineiston analyysimenetelmä, tutkielman luonne ja aihepiiri huomioon ottaen.

Teemoittelulla tarkoitetaan sitä, että valokuvista pyritään hahmottamaan keskeisiä aiheita, eli teemoja (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Tässä tutkielmassa Vuoreksesta otettuja valokuvia teemoitellaan tutkielmassa esitettyä tausta-aineistoa sekä -teoriaa vasten. Teemoittelulla haetaan vastauksia siihen mitä valokuvat tuovat ilmi Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Tutkielman tausta-aineistossa esiintyy kolme isoa teemakokonaisuutta, joihin Vuoreksesta otetut valokuvat teemoitellaan luvussa 6.2. Nämä teemakokonaisuudet ovat 1) Vuoreksessa olevien toimintojen, palveluiden ja paikkojen saavutettavuus, 2) Vuoreksen ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus, 3) Vuoreksen reitien ja väylien laatu, turvallisuus sekä käyttäjäystävällisyys. Lisäksi luvussa 6.2 kenttätutkimuksen aikana otetut valokuvat liitetään osaksi karttapohjaa sijoittamalla paikkamerkintöjä kartalle ja nimeämällä kyseiset merkinnät. Paikkamerkki on kohdassa, josta valokuva on otettu.

Vuoreslaisten karttamerkintöjen kohdalla analyysimenetelmänä on myös visuaalinen analyysi, tarkemmin ottaen visuaalinen paikkatietoanalyysi. Se tarkoittaa sitä, että paikkatietoaineisto asetetaan kartalle ja paikkamerkintöjen muodostamasta karttakuvasta tehdään johtopäätöksiä tutkittavasta ilmiöstä. (Hirvensalo 2017) Blomqvistin & Johanssonin (2004, 7-57) mukaan visuaalinen analyysi on yksi käytetyimmistä tavoista analysoida paikkatietoaineistoa. Aineistosta voidaan laatia teemakarttoja tai diagrammeja, usein pylväs- sekä sektoridiagrammeja, jotka omalta osaltaan helpottavat visuaalista analyysiä. Blomqvist & Johansson (2004, 7-57) määrittelevät paikkatietoanalyyseiksi sellaiset operaatiot, joiden avulla tuotetaan uutta tietoa jo olemassa olevaa aineistoa avuksi käyttäen. He jatkavat, että paikkatiedon analysointi tapahtuu usein tulkitsijan päässä. Tulkitsijan tehtävänä on tehdä johtopäätökset ja valita ne asiat, jotka ovat selittämisen kannalta keskeisiä.

Visuaalisen paikkatietoanalyysin lisäksi vuoreslaisten karttamerkintöjen analyysissä käytetään teemoittelua. Karttamerkintöjen teemoittelu eroaa valokuvien teemoittelusta siten, että karttamerkinnät eivät ole itsessään niin visuaalisia, mutta tässä aineistossa niissäkin on selvä visuaalisuus havaittavissa värien kautta. Karttamerkinnät teemoitellaan luvussa 6.1 niissä olevien valmiiden luokitusten mukaisesti; hyvät, mieluisat sekä mukavat paikat ja asiat ovat vihreitä merkkejä kartalla ja huonot, epämieluisat sekä epämukavat paikat tai asiat ovat punaisia merkkejä kartalla. Lisäksi luvussa 6.1 karttamerkinnät sijoitetaan karttapohjalle ja nimetään. Edellä mainitun luokitus-teemoittelun lisäksi vuoreslaisten karttamerkintöjä teemoitellaan edellä mainittujen kolmen ison teeman mukaisesti luvussa 6.2.

6 JALANKULKUYSTÄVÄLLINEN VUORES?

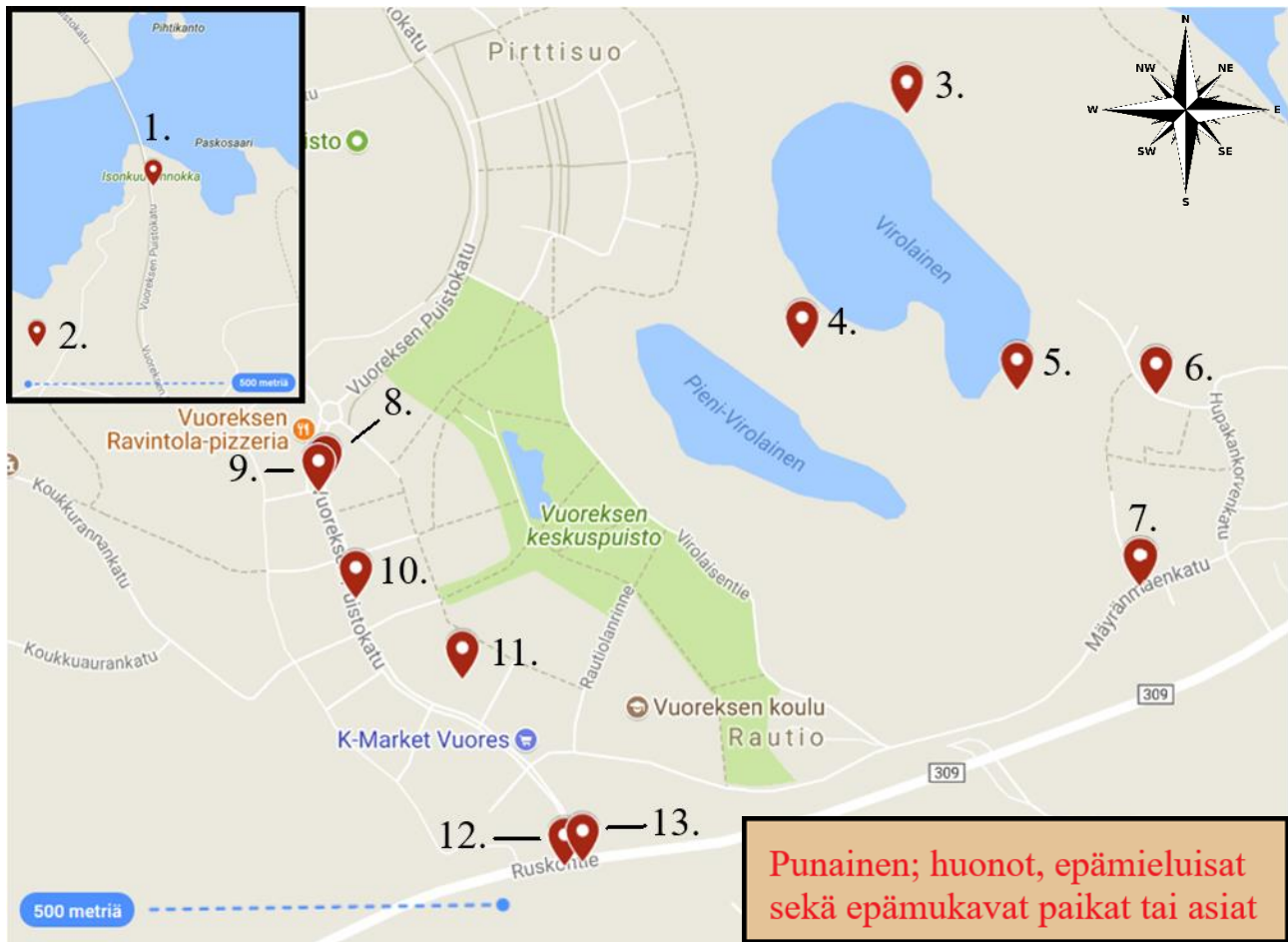
6.1 Vuoreksen karttakysely

Tässä luvussa esitellään vuoreslaisilta kerätty aineisto, eli vuoreslaisten Vuoreksen karttapohjalle tekemät karttamerkinnot. Karttamerkintöjen yhteyteen on liitetty kenttätutkimuksen aikana otettuja valokuvia kyseisistä paikoista. Karttamerkinnot ovat karttapohjalla visuaalisen paikkatietoanalyysin metodin mukaisesti ja tarkempia johtopäätöksiä karttakuvasta (kuva 23), sekä vuoreslaisten paikkamerkinnoista, tehdään luvun lopussa. Analyysissä on mukana myös kenttätutkimuksen aikana tehtyjä tutkijan subjektiivisia havaintoja vuoreslaisten karttamerkintöjen paikoista tai asioista. Karttamerkeillä on luokat; Punainen (kuva 14) ja Vihreä (kuva 19), sekä numerointi. Luokitteluun perustuen karttamerkinnot ovat teemoiteltu kokonaisuuksiin, jotka nousivat esille aineiston analyysin aikana.

Vuoreslaisten karttamerkinnot esitetään taulukoituna:

Luokitus (väri ja numero viittaavat kyseiseen paikkaan kartalla) Otsikko: Paikka	Luokitus (väri ja numero viittaavat kyseiseen paikkaan kartalla) Otsikko: Paikka
Paikan tai asian tarkempi kuvaus	Paikan tai asian tarkempi kuvaus

Jokaista karttamerkintätaulukointia edeltää valokuva tai valokuvia paikoista, joissa karttamerkinnot sijaitsevat.



Kuva 14. Punaiset karttamerkinnot.

Vuoreslaiset merkitsivät huonoja, epämieluisia sekä epämukavia paikkoja tai asioita kartalle 13 kappaletta. Kuvassa 14 kyseiset karttamerkinnot on numeroitu. Punainen1 sekä Punainen2 sijaitsevat Vuoreksen pohjoisosassa, Särkijärven sillan läheisyydessä. Punainen3–Punainen5 sijaitsevat Virolainen-järven läheisyydessä. Punainen6 sekä Punainen7 sijaitsevat Mäyränmäessä. Punainen8–Punainen11 sijaitsevat eteläisellä Vuoreksen puistokadulla tai puistokadun välittömässä läheisyydessä. Punainen12 sekä Punainen13 sijaitsevat Ruskontiellä.



Kuva 15. Virolainen-järven ympärillä olevaa polkupohjaista reitistöä (Punainen3–Punainen5). 16.11.2017.

Luonnonympäristö; lenkipolku, metsäpolku, soratie?

<p>Punainen3 Virolainen virkistyskäyttöön: Virolainen</p> <p>Virolaisen ympärille ei ole suunniteltu lenkipolkua.</p>	<p>Punainen4 Virolaisten välinen oja: Virolaisten välinen oja</p> <p>Vuoreksen ympärillä olevat metsät tulee säilyttää luonnon mukaisina. Niitä ei pidä pilata rakentamalla tarpeettomasti traktorilla ajettavia sorateitä (kaupungin miehiä varten). Asukkaille usein riittää liikkujien kuluttama metsäpolku. Virolaisten välissä on isohko oja jonka yli on asukkaat nyt kynnännyt kaksi liukasta lankkusiltaa. Olisi hyvä jos tähän saataisi riittävän hyvä vaikka 1m leveä silta.</p>	<p>Punainen5 (Lenkki)polku uupuu: Virolaisen ympäristö / eteläinen pääty</p> <p>Virolaisen ympärillä ei kunnollista lenkipolkua tai ainakaan sellaista ei löydetty. Metsässä on kyllä pieni polku, mutta se ei ole käyttökelpoinen kaikilla keleillä eikä esim. lapsen ulkoiluttaminen siinä onnistu.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Kuva 16. Vasemmalla; Särkijärven sillan jälkeinen väylä kohti Vuoresta (Punainen1). 16.11.2017. Oikealla; kapea väylä Mäyränmäessä (Punainen6). 24.11.2017.

Väyläproblematiikka

Punainen1	Punainen2	Punainen6
<p>Hankala pyöräily-yhteys: Isonkuusenokka</p> <p>Keskustasta tullessa olisi hienoa päästä vuoreksen puistokadulta alas vanhalle tielle, joka johtaa Rautalepänkädulle ja toiseen suuntaan Hervantaan päin, mutta sinne ei ole kunnan kevyenliikenteen väylää ja tie kiertää roimasti.</p>	<p>300m pätkä soratietä puuttuu: soratie Särkijärven rannalla</p> <p>Särkijärven rannan läheisyydessä menevästä soratiestä puuttuu lyhyt pätkä. Olisiko syynä joku maanlunastusasia?</p>	<p>Kapea katu: Pesäkolonkatu</p> <p>Pesäkolonkatu on kapea eikä sen laidalla ole jalkakäytävää tms. "väylää" jalankulkijoille. Lähinnä ongelma lastenvaunujen kanssa liikkuesssa pimeällä jos/kun autoja tulee vastaan. Ei ehkä kuitenkaan mikään iso ongelma vaan enemmänkin perusominaisuus, mikä on myös suurimmalla osalla muista vastaavanlaisista kaduista.</p>



Kuva 17. Vasemmalla; Vuoreksen puistokadulla parkkiruutu suojatien edustalla, pimeä ja märkä keli (Punainen8). 19.11.2017. Oikealla; kuorma-auto Vuoreksen puistokadulla (Punainen10). 16.11.2017.

Turvattomuus ja ajoneuvoliikenne

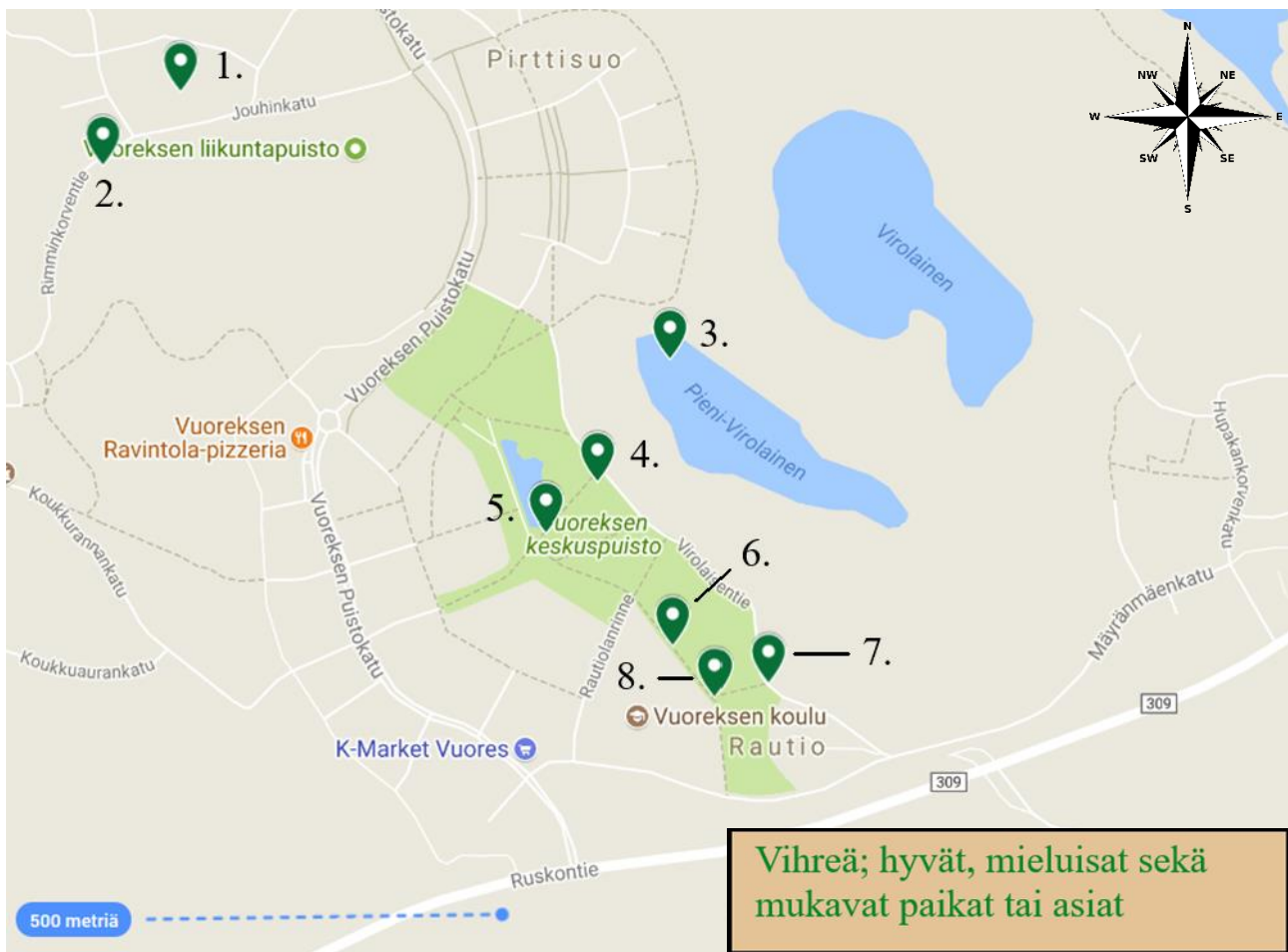
<p>Punainen8</p> <p>Vaarallinen suojatie (ainakin 3 kpl): Vuoreksen Puistokadun ja risteävien katujen risteykset ja näiden lähellä olevat suojatiet K-Marketilta liikenneympyrään saakka</p> <p>Käytännössä kaikki Vuoreksen Puistokadun ja sitä risteävien katujen (mm. Pirttisuonrinne, Koipitaipaleenkatu) lähettyvillä olevat suojatiet ovat tällä hetkellä mahdollisia vaaranpaikkoja. Oikeastaan pikemminkin kaikki kadun suojatiet, joiden lähellä on parkkipaikoja tien laidassa. Tämä johtuu usein Vu.Puist. varrella ennen suojatietä pysäköidyistä autoista. Rivin etummaisen auton ja suojatien välinen etäisyys on liian lyhyt ja näin ollen suojatietä kävellessä tai pyörällä tms. lähestyvää jalankulkijaa on vaikea nähdä ajoissa. Ennen kaikkea pimeällä! (valaistusta voisi myös tehostaa)</p>	<p>Punainen9</p> <p>Suojatie puuttuu: Asuntamaankuja 2</p> <p>Suojatien merkit ja maalaukset tiessä puuttuvat.</p> <p>Punainen10</p> <p>Autoista johtuva vaara jalankulkijoille: Vuoreksen puistokatu (yleisesti)</p> <p>Vuoreksen puistokadulla nopeusrajoitus on 30 km/h. Autot ajavat kuitenkin usein huomattavasti tätä lujempaa (40-50 km/h) ja tästä aiheutuu huomattava vaara tietä ja suojateitä ylittävälle jalankulkijoille. Jo rajoituksen mukainen 30 km/h tuntuu liialliselta.</p>	<p>Punainen11</p> <p>Huono näkyvyys: AsOy Vuoreksen Kirkkopuisto ja Torinkulma</p> <p>Taloyhtiöiden (Tampereen Vuoreksen Kirkkopuisto ja Torinkulma) pihalta kun lähtee Vuoreksen puistokadulle, niin jyrkän 90ast mutkan kohdalla todella vaikea nähdä pihalle/pihasta tulijoita. Mutkaan voisi asentaa "kulmapeilin"</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Kuva 18. Vasemmalla; Mäyränmäessä rakennustyömaan muodostama väliaikainen estevaikutus (Punainen7). 24.11.2017. Oikealla; Vuoreksen puistokadun ja Ruskontien risteys sekä päättyvä jalankulkuväylä ja suojatie ilman merkkintöjä (Punainen12 & Punainen13). 16.11.2017.

Estevaikutukset

<p>Punainen7</p> <p>Rakennustyömaa haittaa jalankulkua (väliaikaisesti): Mäyränmäenkadun ja Palkkionmaankadun kulma</p> <p>Palkkionmaankadun ja Mäyränmäenkadun "kulmassa" oleva As Oy Tampereen Vuoreksen Lehmuskallion rakennustyömaa aiheuttaa harmia jalankulkijoille. Jalkakäytävä on pois käytöstä n. 50-100m verran molempien katujen suuntiin. Tästä syystä on käveltävä tien toisella puolella ja mm. Mäyränmäenkatu on ylitettävä kaksi kertaa, mikäli esim. Mäyränmäessä asuvat lapset kävelevät Vuoreksen kouluun. Lisäksi isoja työmaakoneita liikkuu paljon, katu ja jalkakäytävä huonohkossa kunnossa ja työmaan aidat yms. aiheuttavat näköesteitä ja täten riskin tien laidalla kulkeville tai tietä ylittävillä jalankulkijoille.</p>	<p>Punainen12</p> <p>Ruskontiellä ei ylityspaikkaa: Ruskontie</p> <p>Tien toisella puolella olisi monipuolisia lenkkimaastoja, mutta niille päästäkseen täytyisi aina kiertää Mäyränmäen kautta.</p>	<p>Punainen13</p> <p>Ruskontien ylitys: Ruskontien risteys</p> <p>Ruskontien ylitys Vuoreksen puolelle (esimerkiksi koulun kohdalla) on huono, sillä siinä ei ole mitään ylitys- tai alituspaikkaa. Monesti on koululaisia tien vieressä odottamassa tien ylitystä ja autoilla on tässä kohtaa vauhtia 60km/h. Mielestäni melko vaarallinen paikka.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Kuva 19. Vihreät karttamerkinnot.

Vuoreslaiset merkitsivät hyviä, mieluisia sekä mukavia paikkoja tai asioita kartalle kahdeksan kappaletta. Kuvassa 19 kyseiset karttamerkinnot on numeroitu. Vihreä1 sekä Vihreä2 sijaitsevat Vuoreksen liikuntapuiston ympäristössä. Vihreä3 sijaitsee Pieni-Virolainen-järvessä. Vihreä4–Vihreä8 sijaitsevat Vuoreksen keskuspuistossa tai keskuspuiston välittömässä läheisyydessä.



Kuva 20. Vasemmalla; Vuoreksen liikuntapuiston ympäristöä ja ”laituri” (Vihreä1). 16.11.2017. Oikealla; Vuoreksen keskuspuiston hulevesiallas ja laituri (Vihreä5). 26.3.2015.

Luonnonympäristön ja rakennetun ympäristön symbioosi; vesi, allas, järvi, laituri

Vihreä1	Vihreä3	Vihreä5
<p>Ulkoilu: Urheilupuiston ympäristö</p> <p>Mukavia ulkoilupaikkoja, kun vesiaiheiden ympärille on rakennettu "laitureita".</p>	<p>Laituri Pienen Virolaiseen: Pieni Virolainen</p> <p>Talvella moni asukas aurasi luistelupaikkaa Pienen Virolaisen jäälle, mutta kulku jäälle oli vaikeaa kun järven reunan jää oli matalan rannan ja kaislikon takia huono. Kulku pienen laiturin kautta toimisi hyvin. Lisäksi laituria voisi käyttää kesällä esim. ongintaan yms.</p>	<p>Hyvä paikka: Hulevesialtaan laituri</p> <p>Tässä on hyvä treenata kahva-kuulalla ja yhdistää treeniin juoksemista.</p>



Kuva 21. Vuoreksen keskuspuiston väyliä (Vihreä4, Vihreä6, Vihreä7). 16.11.2017.

Hyvät väylät

Vihreä2	Vihreä4	Vihreä6	Vihreä7
<p>Yhdistävä kevyenliikenteenväylä: Rimminpuisto</p> <p>Kaupunki rakensi 70m pätkän joka yhdistää Jouhikadun ja Rimminkorventien. Nyt pääsee lenkille tätäkin kautta, vaikka Rimminkorventie onkin huonossa kunnossa ja valaisematon.</p>	<p>Hyvä alue: Keskuspuiston pienet polut</p> <p>Keskuspuiston ympäröimä alue on hyvää lenkkimaastoa.</p>	<p>Lenkkeily: Keskuspuisto</p> <p>Hyviä lenkkipolkuja keskuspuiston ympärillä.</p>	<p>Hyvä kävelytie / mukava lenkkeillä: Virolaisentie Vuoreksen koulun takana</p> <p>Virolaisentie Vuoreksen koulun takana. Metsä toisella puolella ja Vuoreksen keskuspuisto toisella. Sielu lepää rattaita työnnettäessä. Erinomainen kävelytie!</p>



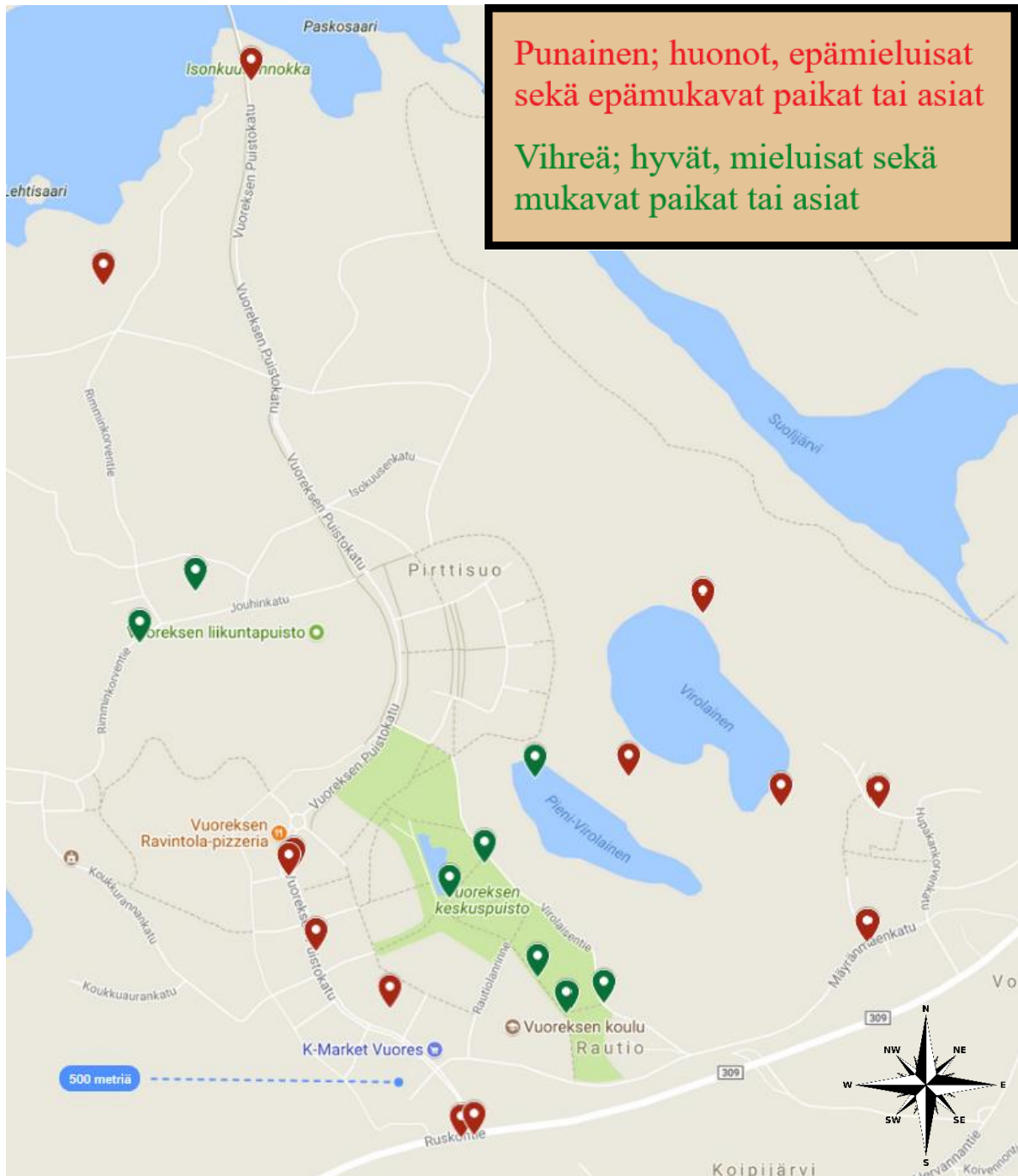
Kuva 22. Vuoreksen keskuspuistossa koulua ja päiväkotia vastapäätä sijaitseva leikkipuisto, osana metsää (Vihreä8). 16.11.2017.

Turvalliset paikat

Vihreä8

Leikkipuistot: Leikkipuisto

Turvallista liikkua leikkipuistosta toiseen



Kuva 23. Punaiset sekä vihreät karttamerkinnot.

Visuaalisen paikkatietoanalyysin perusteella kuvasta 23 käy ilmi se, että sekä punaiset että vihreät karttamerkinnot ovat tietyntyylisissä ryppäissä ja ne mukailevat ympäristön muotoja. Punaiset, eli huonot, epämieluisat sekä epämukavat paikat tai asiat sijaitsevat useimmiten jonkunlaisen väylän lähellä tai ne liittyvät jollain muulla tavalla väylään, joko väylän puuttumiseen tai väylän laatuun. Kuusi punaista karttamerkinettä ovat nauhamaisena muodostelmana eteläisellä Vuoreksen puistokadulla ja

yksi punainen karttamerkintä pohjoisella Vuoreksen puistokadulla. Selkeä rypäs punaisia karttamerkintöjä löytyy Virolainen-järven ympäriltä ja Mäyränmäen alueella on orastava rypäs.

Punaisten karttamerkintöjen väyläkeskeisyys tulee esille sekä fyysisen väylän kautta, että turvattomuuden tunteena. Fyysisen väylän, eli se mitä pitkin kuljetaan jalkaisin, laadukkuus nähdään karttamerkintöjen perusteella tärkeänä asiana. Virolainen-järven ympärillä olevat polut (kuva 15) riittävät osalle vuoreslaisista, mutta osa haluaa laadukkaamman väylän tilalle, sellaisen jossa voi liikkua helpommin ja ilman estevaikutuksia, kuten poluilla olevia kantoja, kaatuneita puita tai puiden juuria. Esimerkiksi lastenvaunujen tai rollaattorin kanssa liikkuminen kapeilla poluilla voi olla mahdotonta. Lenkkipolku olisi laadukkaampi, leveämpi ja tasaisempi väylä, joka mahdollistaisi myös esteettömämmän jalankulkuympäristön, niin Virolainen-järven ympäri, kuin sen rannalle tai talvella jäälle. Toisaalta Virolainen-järven ympärille ei haluta liian leveää väylää, jotta väylällä ei voisi kulkea isomilla moottoriajoneuvoilla. Vuoreslaiset haluavat Virolainen-järven ympärille laadukkaan luonnonympäristön säilyttävän väylän jalankulkijoille.

Aineiston sekä kenttätutkimuksen perusteella voidaan todeta, että Pieni-Virolainen-järvessä on vihreä karttamerkintä ja Virolainen-järven ympärillä kolme punaista karttamerkintää, koska Pieni-Virolainen-järvi on helpommin saavutettavissa. Sen luoteiskulma on aivan jalankulkuväylän vieressä. Virolainen-järvi on vaikeammin saavutettavissa ja se on kooltaan suurempi. Myös Tampereen kaupungin kiello talviaikaan menemisestä Virolainen-järven jäälle tietyiltä osin, todennäköisesti vaikuttaa kyseisen järven käyttöön talviaikana. Mikäli Virolainen-järven ympärille tehtäisiin lenkkipolku, olisi se myös paremmin saavutettavissa.

Väyliä laadukkuus näkyy Virolainen-järven polkujen lisäksi siinä, että väylä puuttuu kokonaan, tai väylää pitkin ei pääse helposti haluttuun paikkaan (kuva 16 vasemmalla). Särkijärven siltaa pitkin tullessa kohti Vuoresta, jalankulkuväylä jatkuu pitkälle horisonttiin, eikä väylältä ole mahdollista mennä ”sillan alla” olevalle vanhalle väylälle, jota pitkin pääsee muun muassa Hervannan suuntaan. Kyseinen ”sillan alla” väylä on saavutettavissa, mutta reitti kyseiselle väylälle kiertää roimasti. Ehkä Isokuusi-asuinalueen, jonka rakentaminen on alkuvaiheessa, rakentamisen aikana Särkijärven sillan jälkeiselle osuudelle tehdään väylä, josta pääsee helposti ja ilman tarpeetonta kiertoa ”sillan alla” olevalle väylälle. Sama huomio koskee myös 300 metrin pituista puuttuvaa soratien osuutta kyseisellä alueella. Nämä kaksi edellä mainittua karttamerkintää huonosta asiasta tai paikasta voivat korjaantua myöhemmin Vuoreksen rakentamisvaiheen edetessä.

Toinen vuoreslaisten väyliin liittyvä huomio oli Mäyränmäestä, jossa on kapeita katuja, joissa jalankulkua ei ole eroteltu ajoneuvoliikenteestä (kuva 16 oikealla). Jalankulkija joutuu kulkemaan kadun sivussa, jakaen väylän ajoneuvoliikenteen kanssa, esimerkkinä Pesäkolonkatu. Vuoreksen osayleiskaavan (2003) mukaan tämä on tarkoituksenmukaista, sillä tonttikadut ovat ainoita väyliä Vuoreksessa, joissa jalankulkua ja pyöräilyä ei ole eroteltu ajoneuvoliikenteestä. Mäyränmäessä on useita tällaisia tonttikatuja. Pimeys sekä esimerkiksi lastenvaunujen kanssa liikkuminen tällaisella väylällä luovat turvattomuutta.

Turvattomuutta esiintyy myös sellaisilla väylillä, joissa jalankulku ja ajoneuvoliikenne ovat eroteltu toisistaan, kuten Vuoreksen puistokadulla, joka on Vuoreksen pääväylä ja samalla eniten liikennöity väylä Vuoreksessa. Jalankulkijan ylittäessä kyseistä väylää, turvattomuus syntyy suojateiden kohdalla näkyvyyden takia; näkevätkö autoilijat kunnolla suojatielle. Vuoreksen puistokadulla on useammassa kohtaa suojatien edustalla kadunvarsipysäköintipaikkoja autoille. Vuoreksen puistokatu mutkittelee hieman, joten erityisesti autoilijan kaartaessa oikealle, on näkyvyys suojatielle huonompi, varsinkin jos suojatien edessä kadun varrella on autoja pysäköityinä. Pysäköidyt autot peittävät, väylän mutkaisuudesta johtuen, autoilijan näkökenttää huomattavasti. Tämä korostuu erityisesti pimeään aikaan (kuva 17 vasemmalla).

Toinen jalankulkijoiden turvattomuutta lisäävä tekijä Vuoreksen puistokadulla, niin katuja ylitettäessä kuin muutenkin puistokadulla liikkeessä, on ajoneuvoliikenteen nopeus. Yleinen nopeusrajoitus Vuoreksen puistokadulla on 30 km/h. Kenttätutkimuksen perusteella, tosin ilman suoritettua nopeusmittausta, moni autoilija ajaa kovempaa kuin mitä sallittu nopeus on. Vuoreksen puistokadulla on myös paljon raskasta ajoneuvoliikennettä, johtuen siitä, että Vuores on rakentamisvaiheessa. Raskas moottoriajoneuvoliikenne lisää turvattomuutta sekä samalla vähentää jalankulkijoiden viihtyisyyttä (kuva 17 oikealla). Esimerkiksi Tampereen kaupunki ohjeisti koululaisia käyttämään sellaista koulu-reittiä, jonka varrella ei liikennöi raskaita moottoriajoneuvoja.

Vuoreksen merkittävimmät jalankulkijoita kohtaavat estevaikutukset löytyvät Ruskontieltä. Jos kyseisen väylän haluaa ylittää jalkaisin, niin ainut mahdollisuus on käyttää Mäyränmäen lähellä olevaa alikulkutunnelia. Ruskontien Lempäälän puolella on useita lenkkimaastoja, joihin halutessaan pitää kiertää Mäyränmäen alikulun kautta. Tampereen kaupungin suunnitelmissa on rakentaa kolme uutta alikulkua Ruskontien ali vuoden 2018 aikana ja nämä uudet alikulut ratkaisevat tämän problematiikan, ainakin osittain, mutta niitä odotellessa jalankulkijan on käytettävä tällä hetkellä ainoaa käytössä olevaa alikulkua. Problematiikka on siinä, että jos jalankulkija ei halua kiertää Mäyränmäen alikulun

kautta, hän saattaa ylittää Ruskontien autoliikenteen seassa. Tämä on kaikista huonoin ja turvattomin ratkaisu, sillä Ruskontiellä on 60 km/h nopeusrajoitus ja suhteellisen vilkas liikenne.

Kuljettaessa jalkaisin Vuoreksen puistokatua kohti Ruskontietä, jalankulkuväylä niin sanotusti loppuu kesken ja ajoväylän piennar alkaa, jolloin Ruskontielle ei voi kulkea jalkaisin kuin piennarta pitkin (kuva 18 oikealla). Myös paikalla olevasta suojatiestä puuttuu merkinnät. Todennäköisesti nämä asiat ”tehdään loppuun” Vuoreksen rakentamisvaiheen aikana, mutta tämänhetkinen tilanne koko Ruskontien esteellisyyden ja turvattomuuden suhteen jalankulkijoita kohtaan on todella merkittävä. Mielestäni Tampereen kaupungin tulisi tehdä tarpeelliset toimenpiteet Ruskontien esteellisyyden poistamiseksi välittömästi.

Myös väliaikaiset estevaikutukset vaikuttavat jalankulkuun. Koska Vuores on rakentamisvaiheessa, alueella sijaitsee samanaikaisesti useassa paikassa rakennustyömaita, jotka osaltaan estävät liikkumisen jalankulkuväylillä osittain tai kokonaan. Mäyränmäessä jalankulkuväylä on poissa käytössä noin 100 metrin matkalta (kuva 18 vasemmalla) ja jalankulkijat joutuvat siirtymään ajoväylän toisella laidalla olevalle jalankulkuväylälle, eli ylittämään kadun ”turhaan”. Näin ollen esimerkiksi koululainen koulumatkallaan joutuu tekemään tarpeettomia kadunylityksiä. Kenttätutkimuksen aikana tällaisia väliaikaisia jalankulkijoihin kohdistuvia estevaikutuksia havaittiin useita.

Vihreät, eli hyvät, mieluisat sekä mukavat paikat tai asiat sijaitsevat viheralueilla; puistossa tai sellaisen välittömässä läheisyydessä. Vihreät karttamerkinnot ovat kartalla tiiviimmissä ryppäissä kuin punaiset karttamerkinnot. Hieman yli puolet vihreistä karttamerkinnoista sijaitsevat Vuoreksen keskuspuistossa ja tarkalleen hulevesialtaan ja Vuoreksen koulun välimaastossa. Vuoreksen liikuntapuiston ”takana” on orastava rypäs vihreitä karttamerkintöjä. Hyviin, mieluisiin sekä mukaviin paikkoihin tai asioihin liittyy kaksi kokonaisuutta; luonnonympäristö sekä rakennettu ympäristö.

Monesti nämä kaksi täydentävät toisiaan. Esimerkkinä Vuoreksen keskuspuisto ja siellä oleva rakennettu ympäristö, joka on yhdistetty luonnonympäristöön. Vuoreksen keskuspuiston eteläosassa on esimerkiksi leikkipuisto, joka on rakennettu osaksi metsää (kuva 22). Luonnonympäristön sekä rakennetun ympäristön symbioosi näkyy karttamerkinnoissa niin Vuoreksen keskuspuistossa kuin Vuoreksen liikuntapuiston läheisyydessä. Kummassakin paikassa on rakennettu laitureita vesistöön tai vesistön lähelle ja samoin näissä paikoissa väylät ovat osana luonnonympäristöä. Vuoreksen liikuntapuiston läheisyydessä jalankulkuväylä laiturille kulkee metsän läpi, väylä on tasainen, leveä ja ra-

kennettu puusta (kuva 20 vasemmalla). Vuoreksen keskuspuistossa oleva hulevesialtaan laituri miellettiin hyväksi paikaksi kuntoilla (kuva 20 oikealla). Tällaiset laiturit tarjoavat mukavia ja viihtyisiä paikkoja, suoraan vesistöjen äärellä ja lähellä asutusta. Niin sanottujen rakennettujen vesistöjen lisäksi laituria kaivattiin Pieni-Virolainen-järven rannalle. Kyseinen ranta on kaislikkoinen ja Pieni-Virolainen-järvelle on haastavaa kulkea. Rakentamalla laiturin Pieni-Virolainen-järvelle sekä väylän laiturille, tulisi järvi paremmin osaksi Vuoreksen virkistyskäyttömahdollisuuksia sekä samalla syntyisi uusi viihtyisä veteen liittyvä miljöö, joka on lähellä asutusta. Laituri ja laiturille rakennettu laadukas väylä parantaisivat myös Pieni-Virolainen-järven saavutettavuutta, jolloin järvi laitureineen palvelisi isompaa joukkoa vuoreslaisia kuin tällä hetkellä.

Rakennettu ympäristö pitää sisällään myös väylät. Joka toisessa, eli yhteensä neljässä, hyvä, mieluisa sekä mukava paikka tai asia karttamerkinnässä sivuttiin väyliä. Vuoreslaiset näkevät hyvät ja laadukkaat väylät tärkeänä osana Vuoreksen jalankulkuympäristöä ja tämä näkyi myös väyliin liittyvissä huono, epämieluisa sekä epämukava paikka tai asia -karttamerkintöjen määrässä. Kun Pohjois-Vuoreksessa puuttuu 300 metriä hiekkatietä, niin Vuoreksen liikuntapuiston läheisyydessä on yhdistetty kaksi väylää toisiinsa uuden väylän avulla. Kyseinen uusi väylä poistaa aiemmin paikalla olleen estevaikutuksen ja kohentaa paikkojen saavutettavuutta. Kolme muuta vihreää väyliin liittyvää karttamerkintää esiintyvät Vuoreksen keskuspuistossa (kuva 21). Näissä merkinnöissä korostuivat väylien laatu, sekä väylien monipuolisuus; niin isommasta jalankulkuväylästä lenkipolkuihin sekä pienempiin polkuihin. Kaikissa näissä korostui se, että laadukas väylä mahdollistaa juoksemisen osana lenkkeilyä. Yhdessä karttamerkinnässä huomioitiin lastenvaunujen kanssa liikkuminen, joka kertoo samalla väylän esteettömyydestä ja laadukkuudesta.

Turvallisuutta käsiteltiin yhdessä vihreässä karttamerkinnässä ja siinä nostettiin esille Vuoreksen keskuspuistossa olevien leikkipuistojen välillä liikkuminen. Leikkipuistot sijaitsevat lähietäisyydellä toisistaan, eikä leikkipuistosta toiseen tarvitse siirtyä minkään sellaisen väylän yli, jossa liikennöi ajoneuvoja. Leikkipuistojen miljöö on rauhallinen ja turvallinen (kuva 22).

Vuoreslaisten karttamerkinnöissä olevat ”paikan tai asian tarkempi kuvaus” -kohdat ovat useimmiten selvästi pidempiä huonoissa, epämieluisissa sekä epämukavissa paikoissa tai asioissa kuin hyvissä, mieluisissa sekä mukavissa paikoissa tai asioissa. Lisäksi karttamerkintöjen määrän perusteella voidaan todeta, että huonoja, epämieluisia sekä epämukavia paikkoja tai asioita on helpompi todentaa ympäristöstä kuin hyviä, mieluisia sekä mukavia paikkoja tai asioita. Esimerkiksi karttamerkinnöissä ei ollut yhtään mainintaa Vuoreksessa olevasta taiteesta, tai arkkitehtuurisista ratkaisuista. Pidetäänkö

tällaisia asioita niin sanotusti itsestäänselvyyksinä, ettei niitä lokeroida hyviksi, mieluisiksi tai mukaviksi paikoiksi tai asioiksi, ja vastavuoroisesti ne voidaan nähdä huonoina, epämieluisina ja epämu-kavina, vai eikö tällaisia asioita assosoida osaksi jalankulkua ja mielenkiintoista ympäristöä? Kart-tamerkinnöissä ei ollut mainintoja ”tylsistä tai ikävistä” paikoista tai asioista jalankulun kannalta. Näin ollen voidaan todeta, että Vuoreksen ympäristö on jalankulkijan näkökulmasta vähintään ”neut-raali”. Jos Vuoreksen karttakyselyn saateteksteissä olisi annettu esimerkki liittyen Vuoreksessa ole-vaan taiteeseen, olisiko silloin tullut karttamerkintöjä, jotka liittyvät paikalliseen taiteeseen tai ympä-ristön mielenkiintoisuuteen tai mielenkiinnottomuuteen?

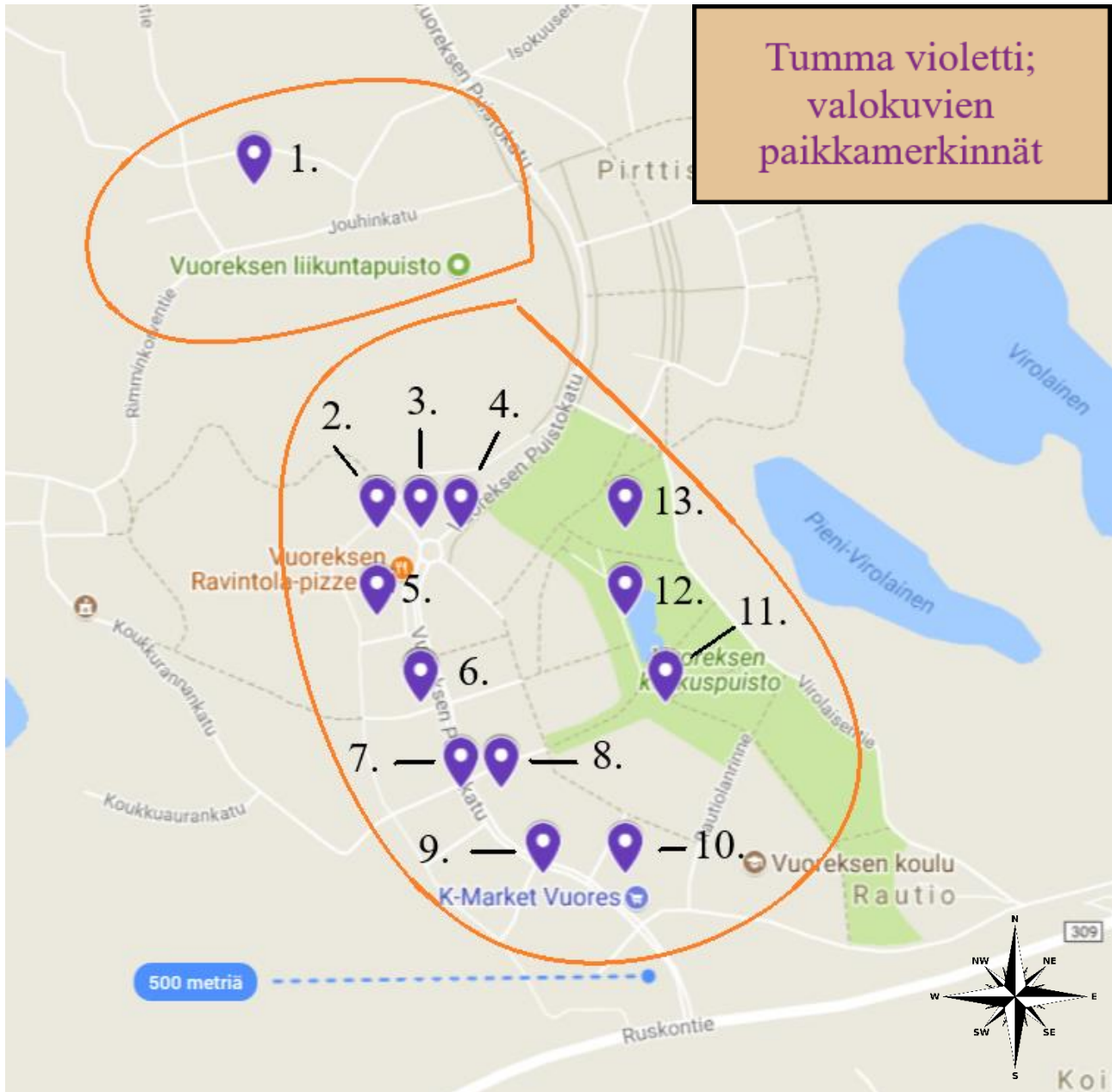
6.2 Vuores valokuvien – kenttätutkimus & Vuoreksen jalankulkuystävällisyys

Tässä luvussa käsitellään kenttätutkimuksen aikana otettuja valokuvia sekä Vuoreksen jalankulkuys-tävällisyyttä. Valokuvat on sijoitettu kartalle, jolloin saadaan tuotettua visuaalinen näkymä siitä, missä valokuvat on otettu kenttätutkimuksen aikana (kuva 24). Valokuvien sijainnit on merkitty paik-kamerkein ja numeroin. Näistä paikkamerkinnöistä käytetään nimityksiä Paikka1, Paikka2, Paikka3 jne., jossa numero viittaa karttamerkintään (kuva 24). Valokuvien paikkamerkinnät eivät ole kartalla (kuva 24) metrin tarkkuudella, joten muutaman kymmenen metrin ”heittoja” voi esiintyä.

Vuoreksen jalankulkuystävällisyys määritellään tässä tutkielmassa käsitellyn teorian ja tausta-aineis-ton, vuoreslaisilta kerätyn karttapohjaisen karttamerkinnöistä koostuvan aineiston sekä kenttätutki-muksen ja siellä otettujen valokuvien perusteella. Valokuvien avulla luodaan visuaalisia esimerkkejä Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Jalankulkuystävällisyys luokitellaan seuraavien teemojen mukaan: 1) Vuoreksessa olevien toimintojen, palveluiden ja paikkojen saavutettavuus, 2) Vuoreksen ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus, 3) Vuoreksen reittien ja väylien laatu, turvallisuus sekä käyttäjäystävällisyys.

Valokuvat sijoitetaan teemoihin visuaalista kuva-analyysiä ja teemoittelua käyttäen, jotka perustuvat siihen mitä valokuva sekä valokuvan kontekstina olevat kenttätutkimuksen aikana tehdyt havainnot, tuovat ilmi Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Yhdellä valokuvalla saattaa olla useita merkityk-siä Vuoreksen jalankulkuystävällisyyden kannalta ja tämä on huomioitu kuva-analyysiä tehdessä.

Teemat menevät välillä hieman ”ristiin” ja kaikki valokuvat ovat sijoitettuina siihen teemaan, jota ne parhaiten edustavat. Tässä luvussa tehdään niin sanottu yhteenveto Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, sillä luku kokoaa yhteen tutkielmassa käytettävän aineiston, teorian sekä tausta-aineiston.



Kuva 24. Kenttätutkimuksen aluerajaus sekä valokuvien paikkamerkinnot.

Kartalle merkitty kenttätutkimuksen aluerajaus on tehty oranssilla värillä. Aluerajaus ei ole tarkka, vaan suurpiirteinen. Kävin kenttätutkimuksen aikana esimerkiksi Särkijärven sillalla, Pieni-Virolainen-järven sekä Virolainen-järven ympäristössä ja Mäyränmäessä, mutta kenttätutkimuksen pääpaino kohdistui näille kahdelle rajatulle alueelle, jotka näkyvät kuvassa 24. Kaikki tässä luvussa esiteltävät valokuvat on otettu kyseisiltä alueilta.

1) Vuoreksessa olevien toimintojen, palveluiden ja paikkojen saavutettavuus



Kuva 25. Vasemmalla; Paikka7. Palveluita asuinrakennuksen kivijalassa. Oikealla; Paikka7. Jalankulkijoiden reitti lähikauppaan; polut kadun keskikorokkeella. 16.11.2017.

Vuoreksen palvelut sijaitsevat suurimmilta osin eteläisen Vuoreksen puistokadun varrella tai sen läheisyydessä (kuva 10). Varsinkin kaupalliset palvelut ovat sijoittuneet nauhamaisesti Vuoreksen puistokadun varrelle, rakennusten kivijalkoihin. Kuvassa 25 vasemmalla, näkyy Vuoreksen puistokadulla sijaitseva asuinrakennus, jonka kivijalassa on muun muassa kahvila. Kuva 25 oikealla, on otettu vastapäisestä Klaava-liikekeskusrakennuksesta, jossa on lähikauppa. Vuoreslaiset ovat kulkeutuneet lähikaupan ovien kohdalla kadun yli ja keskikorokkeella näkyy useita polkuja. Lähin suojatie sijaitsee muutaman kymmenen metrin päässä (kuva 25 vasemmalla). Gehl (2010) toi esille, että jalankulkijat suosivat suoria reittejä ja suoriin reitti näyttää tällä hetkellä menevän kadun keskikorokkeen yli. Suomalaiset tekevät eniten vapaa-ajanmatkoja, joihin kuuluu ostosmatkat ja näillä matkoilla liikutaan eniten jalkaisin. Näin ollen lähikauppaan liikutaan usein. Pitäisikö suojatien olla lähempänä lähikaupan sisäänkäyntiä tai sisäänkäynnin edessä? Jos näin olisi, niin luvattomat ja turvattomat kadunylitykset vähenisivät kyseisellä paikalla ja paikasta tulisi jalankulkijoille turvallisempi.

Koska alle kilometrin pituisista matkoista kuljetaan jalkaisin noin 60 prosenttia ja 1–3 kilometrin pituisista matkoista vain noin 20 prosenttia (kuva 1), on tärkeää, että palvelut, niin kaupat kuin linja-autopysäkit, ovat lähellä asukkaita. Vuoreksen osayleiskaavassa (2003) painotettiin Vuoreksen peruspalveluiden saavutettavuutta; matka peruspalveluihin haluttiin pitää mahdollisimman lyhyenä ja helppokulkuisena. Gehl (2010) toi esille 500 metrin matkan, joka on niin sanotusti yleisesti hyväksytty ”sopivana matkana kuljettaessa jalkaisin”. Vuoreksen palvelut sijaitsevat tähän suhteutettuna

parhailla paikoilla; ”keskellä” Vuoresta, Vuoreksen puistokadulla tai sen läheisyydessä. Kauimmaisista Vuoreksen asuinalueista on matkaa Vuoreksen puistokadulle enemmän kuin 500 metriä, esimerkiksi Mäyränmäestä, jolloin jalankulun määrällinen kulkutapaosuus vähenee. Kuitenkin, kuten kuvasta 11 tulee ilmi, 85 prosenttia Vuoreksen asutuksesta sijaitsee 500 metrin säteellä linja-autopysäkeistä ja nämä pysäkit sijaitsevat Vuoreksen puistokadulla, kuten suurin osa Vuoreksen palveluista, joten suurimmalla osalla vuoreslaisista palvelut ovat jalkaisin hyvin saavutettavissa. Näin toteutuu myös Coplakin (2003) ekologisen kaupungin periaate numero seitsemän: palveluiden tulee sijoittua alueelle niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa jalkaisin.

Ecocity (2005) projekti toi esille sen, että kyseinen alle 500 metrin matka kannustaa kulkemaan jalkaisin tai pyörällä. Vuoreksen kohdalla autoilua haluttiin vähentää keskittämällä asukaspysäköinti kauemmas asunnoista. Erityisesti kerrostaloalueilla parkkipaikka on yhtä kaukana kuin lähin julkisen liikenteen pysäkki, jotta se kannustaisi asukkaita kulkemaan jalkaisin ja käyttämään joukkoliikennettä. Kuitenkin Vuoreksen asukastutkimuksissa (2013 & 2015) vuoreslaiset toivat esille liikenneyhteyksien riittämättömyyden ja joukkoliikenteen laaduttomuuden. Auton omistaminen, tai hankkiminen, nähtiin toimenpiteenä, joka korvaa joukkoliikenteen laaduttomuutta, esimerkkinä Eko-Viikki; jollei omista autoa, on hankala liikkua. Tässä tutkielmassa ei suoritettu liikennelaskentaa tai kyselyä vuoreslaisten liikkumistavoista, joten tutkielma ei anna vastausta siihen liikkuvatko vuoreslaiset alle 500 metrin matkat jalkaisin palveluiden äärelle. Puitteet jalkaisin liikkumiselle Vuoreksen palveluiden äärelle ovat kuitenkin olemassa ja mielestäni ne ovat hyvät.

Vuoreksen asukastutkimuksissa (2013 & 2015) vuoreslaisten mielestä alueella ei ollut tarpeeksi palveluita ja lisäksi palveluita on tullut alueelle hitaasti, hitaammin kuin oli odotettu. Vuoresta kutsuttiin yhdessä kommentissa ”nukkumispaikaksi”. Tosin palveluita löytyy ”läheltä” Hervannasta, mutta varsinkin ikäihmisille tällainen matka palveluiden äärelle voi olla liian pitkä. Vuoreksen palveluiden, esimerkiksi koulun, lähikaupan ja työpaikan, hyviksi puoliksi nähtiin se, että ne ovat lähellä.

Walk Score -palvelu (<https://www.walkscore.com>), joka esiteltiin aiemmin luvussa 2.2, antaa esimerkiksi Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä tuottamalla eräänlaisen jalankulkuindeksin, tässä tapauksessa karkean arvion, joka perustuu palveluiden määrään Vuoreksessa ja niiden saavutettavuuteen. Kirjoittamalla Walk Score -palveluun ”Vuoreksen Puistokatu 87”, joka on kuvassa 25 esiintyvän Paikka7:n, osoite, antaa Walk Score arvosanan 28, skaalan ollessa 0–100; ”autoriippuvainen, suurin osa päivittäisistä matkoista vaatii auton käyttöä”. Eteläisessä Vuoreksessa olevan Vuoreskeskuksen sekä koulun läheisyydessä olevan lähikaupan osoitteen ”Kokinpellonrinne 2, Vuores” kohdalla Walk

Score antaa arvosanan 26. Vertailun vuoksi hakusana ”Hervanta” antaa arvosanan 77 ja ”Tampere” arvosanan 99. Walk Score -palvelun mukaan Hervannan keskustassa suurimman osan päivittäisistä matkoista voi hoitaa jalkaisin ja Tampereen keskusta on jalankulkijoiden paratiisi.



Kuva 26. Pysyvä estevaikutus; askelmia penkille ja veden äärelle sekä pyörävaraston ovelle. Vasemmalla; Paikka13. Oikealla; Paikka10. 16.11.2017.

Vuoreslaisten karttamerkinnoissä tuli ilmi useita paikkoja, sekä väyliä, joissa on joko pysyvä tai väliaikainen estevaikutus (kuva 18). Gehl (2010) toi esille, että jalankulkijat pyrkivät välttämään kiertoteitä, esteitä, portaita sekä askelmia. Esimerkki kiertotien välttelystä näkyy kuvassa 25 oikealla; keskikorokkeen polut. Gehl painotti estevaikutuksista puhuttaessa portaita ja askelmia. Kuvassa 26 näkyy Vuoreksessa olevia pysyviä estevaikutuksia.

Vuoreksen osayleiskaavassa (2003) tuotiin esille, että Vuoreksen jalankulkuympäristö on haluttu suunnitella esteettömäksi, jotta se on kaikkien käytettävissä. Vuoreksen keskuspuiston hulevesialtaan äärellä on useita penkkejä, joista suurin osa on ”askelmien takana”. Askelmia on joko ylös tai alas. Miten esimerkiksi rollaattorin avulla tai pyörätuolilla liikkuvat pääsevät kuvan 26 vasemmalla, olevalle penkille? Tällainen pysyvä estevaikutus tekee kyseisestä paikasta eriarvoisen, sillä osa penkeistä, tai veden äärelle pääseminen, ei ole kaikkien jalankulkijoiden saavutettavissa. Kuvassa 26 oikealla, on asuinrakennuksen kivijalka ja kivijalassa oleva pyörävarasto ja pyörävaraston ovi. Kulku ovelle tapahtuu portaita pitkin, ramppia ei ole. Rampeilla voisi tehdä kummankin kuvan 26 paikasta saavutettavamman.



Kuva 27. Väliaikainen estevaikutus. Vasemmalla; Paikka6. Oikealla; Paikka9. 16.11.2017.

Pysyvien estevaikutuksien lisäksi Vuoreksessa on väliaikaisia estevaikutuksia. Tämä on ymmärrettävää, koska Vuores on rakentamisvaiheessa. Osa väliaikaisista estevaikutuksista vaikuttaa tuntien tai päivien ajan, kuten kuvassa 27 vasemmalla ja osa on pidempiaikaisia, kuten kuvassa 27 oikealla. Estevaikutukset haittaavat jalankulkua, kuten vuoreslaisten karttamerkinnoissä tuotiin ilmi (kuva 18). Jalankulkija joutuu joko ylittämään kadun tai ohittamaan estevaikutuksen. Kuvassa 27 vasemmalla, estevaikutuksen voi ohittaa kyseistä väylää kulkemalla vain vasemmalta; portaiden kautta. Jos ei halua, tai pysty kulkemaan portaita, pitää siirtyä kadun toisella puolella olevalle jalankulkuväylälle. Kuvassa 27 oikealla, on sama problematiikka.



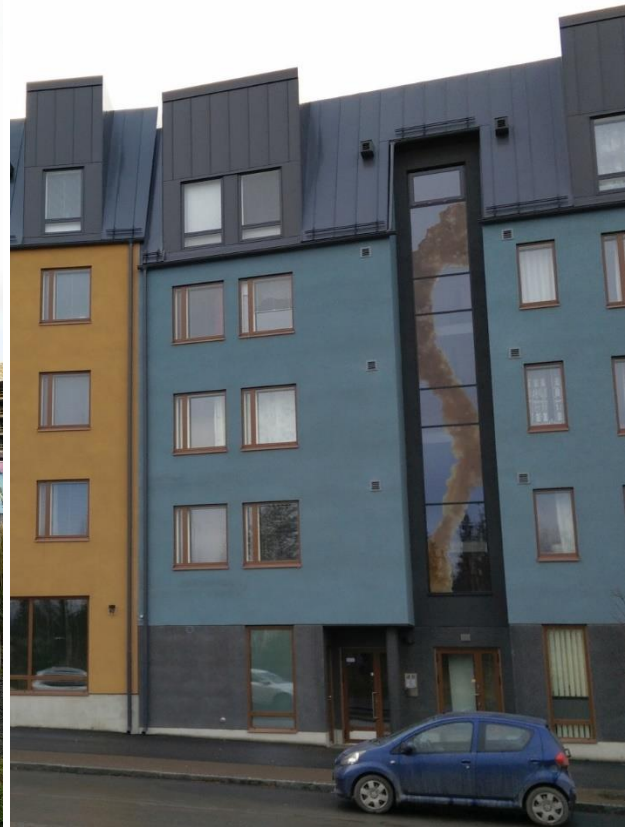
Kuva 28. Väliaikainen estevaikutus. Vasemmalla; Paikka11. Oikealla; Paikka12. 16.11.2017.

Kuva 28 on Vuoreksen keskuspuistosta. Osa puiston väylistä on raskaiden moottoriajoneuvojen käytössä ja väylien pinta täynnä mutaisia renkaiden jälkiä. Lukuisat sorakasat, rekka-autot, mutalammit sekä muoviat, eivät luo viihtyisää jalankulkuympäristöä. Kuvassa 28 oikealla, väylä on poissa käytöstä, jolloin jalankulkija joutuu etsimään korvaavan reitin.

2) Vuoreksen ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus

Koska ihminen kokee ympäristönsä voimakkaimmin kulkiessaan jalkaisin, on jalankulkuympäristöllä merkittävä rooli siinä, miten jalankulkuystävällinen joku tietty paikka on. Gehl (2010) painotti jalankulkuympäristön kiinnostavuutta ja laadukkuutta. Elhamy (2012) painotti jalankulkuympäristön houkuttelevuutta ja eloisuutta; jalankulkuystävällinen paikka on sellainen, jossa ihmiset viihtyvät. Vuoreslaisten karttamerkinnoissä ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus assosioituivat pitkälti Vuoreksen viheralueille; Vuoreksen keskuspuistoon sekä Vuoreksen liikuntapuistoon, sekä näiden lähialueille. Coplakin (2003) mukaan luonnonympäristö on yksi ekologisen kaupungin ominaisimmista teemoista. Myös täysin rakennettu ympäristö voi olla kiinnostava, laadukas ja viihtyisä. Jalankulkija huomioi parhaiten katseen tasolla olevaa ympäristöä. Eräs kenttätutkimuksen tarkoituksista oli siirtää allekirjoittaneen katse pois horisontaaliselta tasolta ja tarkkailla ympäristöä myös vertikaalisen perspektiivin kautta.

Vuoreksen asukastutkimuksissa (2013 & 2015) asukkaat kokivat Vuoreksen ympäristön, taiteineen ja luontoineen, pääasiassa positiivisessa valossa. Vuoden 2015 tutkimuksessa suhtautuminen Vuoreksen ympäristöön oli parempaa kuin vuoden 2013 tutkimuksessa. Vuoreksen ympäristön kiinnostavuus ja laadukkuus ovat vahvasti sidoksissa Vuoreksen rakentumiseen. Kummassakin asukastutkimuksessa, enemmän vuonna 2013, asukkaat kommentoivat rakennustöitä ja niistä aiheutunutta melua ja rauhattomuutta. Jatkuvan rakentamisen nähtiin haittaavan asumista ja liikkumista. Erityisenä haittana nähtiin se, että työmaat siirtyivät paikasta toiseen, jolloin taas uusista paikoista aiheutuu vaaratilanteita ja samalla ne aiheuttavat ihmisten turhaa liikkumista (kuva 28 oikealla). Kuvissa 27 & 28 näkyy rakentamisen aiheuttamia haittapuolia. Se mitä kuvista ei välity, on melu. Kenttätutkimuksen aikana rakennusmelu kuului esimerkiksi Virolainen-järvelle saakka. Vuoreslaiset asuvat edelleen enemmän tai vähemmän ”rakennustyömaalla”, jolloin myös kokemukset ympäristöstä ovat erilaisia kuin sellaisilla alueilla, joilla ei rakenneta.



Kuva 29. Vasemmalla; Paikka7. Klaava-liikekeskus sekä info-näyttö. Oikealla; Paikka9. Värejä ja taidetta talojen julkisivuilla. 16.11.2017.

Vuoreksessa; rakennuksissa, kivijaloissa, ovissa, seinissä, ikkunoissa, on paljon yksityiskohtia, joita voi havainnoida kulkiessaan jalkaisin. Osa on katseen tasolla, osa on korkeammalla tai matalammalla. Erityisesti Vuoreksessa on taidetta. Taide luo viihtyisyyttä sekä myös useita yksityiskohtia jalankulkijoiden huomioitavaksi ja virikkeeksi. Kuvassa 29 vasemmalla, näkyy eräs Vuoreksen keskeisimmistä rakennuksista; Klaava-liikekeskus. Kyseisen rakennuksen edusta esiintyi kuvassa 25, yhdessä lähikaupan kanssa. Rakennuksen seinässä on kylttimäisesti ”Klaava” ja sen kivijalassa on näyteikkunoita, joita voi katsella. Klaava-rakennuksen edustalla on Vuoreksen info-näyttö ohikulkijoita varten.

Kuvassa 29 oikealla, on esimerkki Vuoreksessa olevien rakennuksien yksityiskohdista yhdistettynä taiteeseen. Kyseisen rakennuksen julkisivu koostuu eri väreistä ja rakennuksen porraskäytävien ikkunoissa esiintyy taideteos ”Taivasalla”. Edellä mainittuja esimerkkejä ei välttämättä huomaa, jollei tarkastele ympäristöänsä myös vertikaalisesti. Vastaavanlaisia taide-esimerkkejä löytyy ympäri Vuoresta, esimerkiksi kuvassa 25 vasemmalla, rakennuksen seinässä on taideteos ”Variksen peili”, joka jatkuu rakennuksen seinää pitkin katon rajaan saakka.



Kuva 30. Paikka8. Muuralitaidetta, taustalla rakennustyömaa. 16.11.2017.

Kuvassa 30 esiintyy muraalitaidetta seinämällä, jonka takana on rakennustyömaa. Muraalin avulla on saatu luotua mielenkiintoista näkymää jalankulkijoiden havainnoitavaksi ja samalla ”piilotettua” rakennustyömaata. Muraalitaide esimerkkinä, jalankulkijat tarvitsevat tällaisia virikkeitä kulkiessaan jalkaisin. Kyttä ym. (2008) toivat esille neljän sekunnin säännön, joka tarkoitti sitä, että jalankulkijalla tulee olla jalankulkuympäristön tarjoamia virikkeitä, sellaisia joita jalankulkija havaitsee, neljän sekunnin välein. Jos virikkeitä ei ole, jalankulkija passivoituu ympäristöänsä kohtaan ja kulkeminen jalkaisin tuntuu tylsältä ja pitkästyttävältä, kuten esimerkiksi kuvassa 16 vasemmalla, jossa on kuvattu Särkijärven sillalta Vuorekseen päin lähtevää jalankulku- sekä pyöräilyväylää. Kyseisellä paikalla ei ole mitään mielenkiintoista havainnoitavaa; pelkkää väylää ja metsää. Jalkaisin tehtävä matka kohti Vuoresta tuntuisi pitkältä, todennäköisesti pidemmältä kuin se todellisuudessa on.



Kuva 31. Paikka4. Vuoreksen puistokadun silta ja sillan led-valoteos. 19.11.2017.

Taideteokset erottuvat usein katukuvasta ja osaa Vuoreksen taideteoksista voidaan pitää niin sanottuina maamerkkeinä. Esimerkiksi Vuoreksen puistokadun silta, joka menee Vuoreksen keskuspuiston yli, pitää sisällään led-valoteoksen (kuva 31). Kyseistä siltaa voidaan pitää Vuoreksen maamerkinä, sillä se on keskeisellä paikalla ja sillan kautta, ali sekä ohi kuljetaan usein. Led-valoteos näkyy kauas ja se luo omanlaisensa miljöön koko ympäristölle.

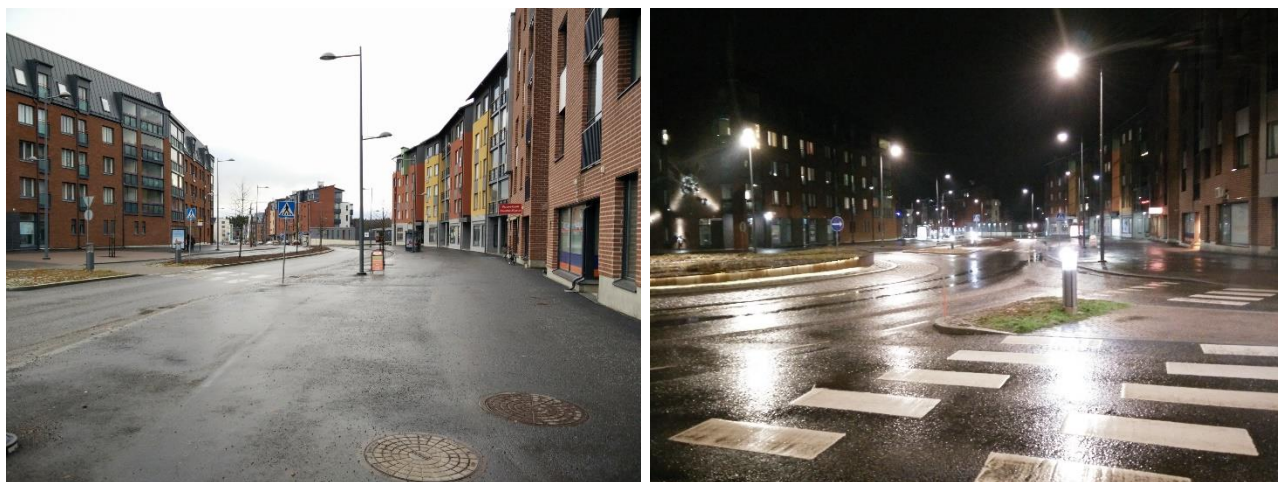
Vuoreksen ympäristön, niin rakennetun kuin luonnonympäristön, laadukkuus tulee esille esimerkiksi rakennusten, viheralueiden kuin väylien kautta. Esimerkkeinä kuvat 20–22 Vuoreksen viheralueilta tai kuva 29 rakennetusta ympäristöstä. Vuoreksen asukastutkimuksissa (2013 & 2015) vuoreslaiset toivat esille Vuoreksen puistojen sekä luonnon laadukkuutta sekä myös yhden maininnan verran puistojen laaduttomuutta. Vuoreslaisten sitaateissa oli myös mainintoja siitä, että puistot sijaitsevat lähellä. Puistoja ja viheralueita tarkastellessa esiin nousevat erityisesti väylät, joiden laadukkuudella ja laaduttomuudella on ehkä merkittävin vaikutus ihmisten liikkumiseen jalkaisin.

3) Vuoreksen reittien ja väylien laatu, turvallisuus sekä käyttäjäystävällisyys

Väylät ja reitit vaikuttavat jalankulun laadukkuuteen ja siihen kuinka mukavaa on kulkea jalkaisin. Elhamy (2012) totesi, että jalankulkuympäristön tulee olla turvallinen. Tämä heijastuu esimerkiksi siihen, että jalankulkija pystyy ylittämään katuja ja väyliä turvallisesti ja helposti. Kuvassa 18 nähtiin kaksi esimerkkiä Vuoreksesta. Ensimmäinen esimerkki on siitä, kun jalankulkuväylä on poissa käytöstä ja katu on pakko ylittää. Toinen esimerkki on siitä, kun kadun ylitys- tai alituspaikat eivät sijaitse tarpeeksi lähellä jalankulkijaa (Ruskontie). Tällaisista ratkaisuksista syntyy turvattomuutta sekä paikkoja, jotka ovat vaarallisia jalankulkijan näkökulmasta tarkasteltuna. Kuten toimintojen, paikkojen ja palveluiden saavutettavuudessa, estevaikutukset ovat läsnä myös väylien laadukkuudessa, turvallisuudessa sekä käyttäjäystävällisyydessä.

Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarvioinnissa (2002) sanottiin, että Vuoreksen suunnittelussa esteettömyys on otettu huomioon esimerkiksi siten, että Vuorekseen rakennetaan väylien yhteyteen ylitä tai alikulkuja. Kun Ruskontien kolme uutta alikulkuja rakentuvat vuoden 2018 aikana, ne eivät tule olemaan ainoat alikulut Vuoreksessa. Mäyränmäen kohdilla Ruskontiellä on alikulku ja ehkä tunnetuin Vuoreksen alikuluista sijaitsee Vuoreksen keskuspuistossa. Vuoreksen puistokatu katkaisee puiston kahtia ja kyseisellä paikalla on Vuoreksen puistokadun silta (kuva 31). Kyseinen silta on raken-

nettu leveäksi, jotta esimerkiksi hirvieläimetkin uskaltaisivat kulkea alikulun kautta. Vuoreksen puistokadun silta on hyvä esimerkki alikulusta, joka ei ole tylsä tai huono jalankulun kannalta tarkasteltuna, ainakaan pimeään aikaan. Led-valoteos tuottaa mieluisan ja mielenkiintoisen jalankulkuympäristön.



Kuva 32. Paikka3. Vasemmalla Vuoreksen puistokatu valoisan aikaan ja oikealla pimeään aikaan. 16.11.2017 & 19.11.2017.

Koska Vuoresta rakennetaan pääosin jo olemassa olleen yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle, niin alueelle on täytynyt rakentaa merkittävä määrä infrastruktuuria, kuten väyliä. Kuvassa 32 näkyy Vuoreksen puistokatu, Vuoreksen keskuspuiston ylittävän sillan jälkeisen liikenneympyrän luota kuvattuna. Kuvaussuuntana on etelä. Vuoreksen puistokadulla on leveät jalankulkuväylät, joten jalankulkijoilla on tilaa liikkua. Valaisinpylväät ja linja-autopysäkkien katokset eivät vie kuin pienen osan jalankulkijoiden tilasta. Kun tilaa on riittävästi, jalankulku on mukavaa ja miellyttävää. Tämä korostuu erityisesti silloin, kun jalankulkijalla on esimerkiksi lastenvaunut työnnettävänä.

Vuoreksen puistokadun väylä on hyvin valaistu, mutta esimerkiksi pimeällä, märän kelin vallitessa, näkyvyys voi olla huono. Esimerkki turvattomuudesta Vuoreksen puistokadun suojateitä ylitettäessä tuli ilmi vuoreslaisen karttamerkinnässä (kuva 17). Myös ajoneuvojen nopeuksista Vuoreksen puistokadulla oli maininta vuoreslaisen karttamerkinnässä ja asukastutkimuksessa (2015) nostettiin esille ”hurja työmaaliikenne”, jonka takia lapsien ei haluta kulkea yksin koulumatkoja. Coplákin (2003) ekologisen kaupungin periaate numero seitsemäntoista: liikenteen nopeusrajoituksia alueella tulee alentaa, jotta jalankulkijoiden turvallisuus parane, toteutuu vain osittain. Onko Vuoreksen puistokadun ajoneuvoliikenteen 30 km/h nopeusrajoitus sopiva?

Kuvassa 32 näkyvä Vuoreksen puistokatu voidaan nähdä mielenkiintoisena jalankulkuympäristönä. Jalankulkijalla riittää havainnoitavaa ympäristöstään, eikä edessä oleva väylä ole suora, vaan hieman mutkainen, jolloin jalankulkija ei näe liian kauaksi horisonttiin. Tämä estää sen, ettei kuljettava matka tunnu liian pitkältä, kuten myös sen, ettei jalankulkija pitkästy jo ennen kuin lähtee liikkeelle. Kuvassa 32 näkyy esimerkiksi palveluita rakennusten kivijaloissa, eri värisiä rakennuksien julkisivuja sekä arkkitehtuurisia ratkaisuja rakennusten kattojen ja parvekkeiden suhteen. Jalankulkijalla on havainnoitavaa, mutta löytyykö uusia yksityiskohtia ja virikkeitä aina neljän sekunnin välein?



Kuva 33. Vasemmalla; Paikka13. Vuoreksen keskuspuiston pääväylä, sateen ja raskaiden moottoriajoneuvojen jälkeen. Oikealla; Paikka8. Vuoreksen keskustan tyhjälle tontille muodostuneet polut sekä unohdettu lapio. 16.11.2017.

Vuoreksen jatkuva rakentamisvaihe näkyy myös väylillä. Kuvassa 33 vasemmalla, Vuoreksen keskuspuiston ”pääväylä” on huonossa kunnossa sateiden ja raskaiden moottoriajoneuvojen jäljiltä. Haitta on tilapäinen, mutta silti merkittävä. Kuvassa oleva väylä ei ole tällä hetkellä laadukas ja väylällä liikennöivät moottoriajoneuvot eivät paranna jalankulkijoiden turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Kuvassa 33 oikealla, Vuoresaukion viereiselle tyhjälle tontille on muodostunut polkuja, joilla näyttää olevan jonkunlaista ylläpitoa, ainakin hiekoituksen merkeissä. Polkuja pitkin pääsee hieman ”oikaisemaan”. Kyseiset polut luovat täysin erilaisen liikkumismiljöön, kuin muut Vuoreksen keskustassa olevat väylät.



Kuva 34. Paikka2. Vuoreksen puistokadun lännenpuoleinen jalankulun sekä pyöräilyn pääväylä valoisan aikaan ja pimeään aikaan, katuvalaistuksessa. 16.11.2017 & 19.11.2017.

Vuoreksen suunnitteluvaiheen aikana haluttiin toteuttaa Vuoreksen jalankulkuväylät niin, että jalan- kulku- ja pyöräilyreitit muodostavat suorimmat yhteydet asuntojen, palveluiden ja linja-autopysä- kien välillä. Kuvassa 34 näkyy yksi Vuoreksen jalankulun ja pyöräilyn pääväylistä, joka sijaitsee Vuoreksen puistokadulta länteen, mukaillen Vuoreksen puistokatua (kuva 11). Kyseinen väylä kulkee Vuoreksen puistokadun varrella olevan korttelin takana. Vastaavanlainen väylä, Vuoresraitti, sijait- see Vuoreksen puistokadun idänpuolella, myös Vuoreksen puistokadun varrella olevan korttelin ta- kana, mukaillen puistokadun muotoja.

Nämä kaksi väylää tarjoavat laadukkaan, rauhallisen ja turvallisen tilan liikkua Vuoreksen läpi (kuva 34 & kuva 35 oikealla). Kyseiset väylät eivät risteä ajoneuvoliikenteen kanssa kuin muutamassa koh- dassa ja niiden kautta on helppoa liikkua myös Vuoreksen puistokadulle. Nämä väylät myös liittyvät Coplákin (2003) ekologisen kaupungin periaatteeseen numero kolmetoista: jalankulkijoiden ja pyö- räilijöiden väylät muodostavat alueen pääreitit. Vuoreksen puistokatu on alueen pääväylä, joten Cop- lákin periaate ei toteudu kirjaimellisesti. Kuitenkin nämä kaksi väylää sijaitsevat aivan Vuoreksen puistokadun läheisyydessä ja niiden kautta pääsee liikkumaan Vuoreksen läpi sekä ne ovat Vuoreksen jalankulun ja pyöräilyn pääväyliä, joten voidaan todeta, että Coplákin periaate numero kolmetoista toteutuu Vuoreksessa.



Kuva 35. Vasemmalla; Paikka1. Vuoreksen liikuntapuiston lähellä oleva jalankulku- sekä pyöräilyväylä, mutainen ja ajoneuvoliikenteen käytössä. Oikealla; Paikka5. Sama lännenpuoleinen jalankulun sekä pyöräilyn pääväylä kuin kuvassa 34. Ei ajoneuvoliikenteen jättämiä jälkiä. 16.11.2017.

Vuoreksen maisemallisessa yleissuunnitelmassa (2005a) tuotiin esille, että osa Vuoreksen jalankulun ja pyöräilyn reitistöistä hyödyntää Vuoreksessa olleita alkuperäisiä tienpohjia ja polkuja, mutta suurin osa Vuorekseen suunnitelluista ja rakennetuista reiteistä on kokonaan uusia tai ne on jouduttu peruskunnostamaan. Vuoreksen metsäisestä luonteesta johtuen monet ulkoilureiteistä kulkevat metsäalueiden poikki, kuten kuvassa 20 vasemmalla, tai kuvassa 15. Kuvassa 35 näyttäytyy kaksi erilaista väylää. Vasemmanpuoleinen sijaitsee Vuoreksen ”keskustan” ulkopuolella ja oikeanpuoleinen ”keskustassa”. Vasemmanpuoleinen väylä on moottoriajoneuvoliikenteen käytössä, vaikka kyseessä on jalankulku- ja pyöräilyväylä. Kyseisellä väylällä ei ole valaistusta, joten moottoriajoneuvon sitä käyttäessä, varsinkin pimeään aikaan, voi luoda turvattomuutta sekä vaaraa jalankulkijoille. Kenttätutkimuksen aikana kyseistä väylää käytti yksi henkilöauto. Kuvassa 35 oikealla, ei näy ajoneuvoliikenteen jättämiä jälkiä.

Vuoreksen asukastutkimuksissa (2013 & 2015) vuoreslaisten mielestä Vuoreksessa parhaita olivat luonto sekä ulkoilu- ja lenkkeilymahdollisuudet (esim. kuva 15). Tämä korostui erityisesti vuoden 2015 asukastutkimuksessa, kun sitä verrataan kahta vuotta aiemmin tehtyyn tutkimukseen. Osaltaan tähän vaikuttaa Vuoreksen rakentuminen, missä vaiheessa se on ja mitä väyliä on rakennettu ja minne. Yleisesti ottaen kummassakin asukastutkimuksessa vuoreslaiset kehuivat Vuoreksen kulkuväyliä, mutta osaa Vuoreksen väylistä ei pidetty laadukkaina; esimerkiksi katuvalot tai väylän päällyste puuttuivat. Samaa problematiikkaa oli havaittavissa vuoreslaisten karttamerkintöjen kohdalla (esim. kuva 16). Vuoreksen rakentamisvaiheella on merkittävä vaikutus myös Vuoreksen väyliin ja niiden laadukkuuteen.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkielmassa ei vastata kysymyksiin ”onko Vuores jalankulkuystävällinen?” tai ”kuinka jalankulkuystävällinen Vuores on?”. Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä lähestyttiin erilaisten teemojen kautta, joiden perusteella saatiin nostettua erilaisia Vuoreksen jalankulkuystävällisyyteen vaikuttavia elementtejä esille ja samalla tehtyä tietynlaista yhteenvetoa Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Tässä tutkielmassa haluttiin tuoda esille vuoreslaisten mielipiteitä ja havaintoja Vuoreksesta, siitä miten he kokevat ympäristöänsä ja tutkia näitä mielipiteitä ja havaintoja Vuoreksen jalankulkuystävällisyyden näkökulmasta.

Aineiston rungon loivat vuoreslaisten karttamerkinnot kartalle. Karttamerkinnot olivat muutakin kuin vain pelkkiä pisteitä kartalla, sillä niistä jokaiseen oli mahdollista kirjoittaa vapaavalintaista tekstiä. Vuoreslaisten karttamerkintöjä täydentävät näkökulmat tutkielmaan otettiin Vuoreksen asukastutkimuksista (2013 & 2015) sekä allekirjoittaneen kenttätutkimuksesta. Pelkästään vuoreslaisten karttamerkintöjä tutkimalla, olisi näkemys Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä jäänyt vajavaiseksi. Kenttätutkimuksessa kerätty valokuva-aineisto loi vapaamman lähestymistavan Vuoreksen jalankulkuystävällisyyteen kuin vuoreslaisten karttamerkinnot. Kenttätutkimuksen kautta pystyin tarkastelemaan Vuoresta ”kokonaisvaltaisesti”, perustuen tutkielman teoriaan. Ilman kenttätutkimusta, tutkielman aineisto, aineiston analyysi sekä johtopäätökset olisivat erilaisia. Karttamerkinnoista sekä niitä täydentävästä aineistosta, voidaan aineiston analyysin perusteella todeta, että Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä saatiin muodostettua suhteellisen kattava kokonaiskuva.

Tutkielman aineiston kohdalla suurin haaste liittyi karttakyselyyn ja Vuoreksen Crowdmap -palveluun. Palvelu itsessään teki sen mitä piti, mutta käyttöliittymä ja palvelun kankeus vaikuttivat karttamerkintöjen määrään, koska karttamerkintöjä ei voinut tehdä kosketusnäytöllisillä laitteilla. Mikäli kosketusnäytöllisillä laitteilla olisi voinut tehdä karttamerkintöjä, olisi tutkielman aineisto voinut muodostua erilaiseksi, erilaisine painotuksineen ja näkökulmineen. Menetelminä pehmoGIS sekä kenttätutkimus vastasivat odotuksia ja ne kumpikin olivat mielenkiintoisia aineiston keruun metodeja. Aineiston analyysi visuaalista analyysiä käyttäen oli haastavaa, sillä visuaalisella analyysillä, tämän tutkielman tapauksessa visuaalisella kuva-analyysillä, ei ole niin selkeitä ”suuntaviivoja” kuin

joillakin muilla analyysimenetelmillä. Teemoittelu, analyysimenetelmänä, toimi mielestäni hyvin tämän tutkielman puitteissa.

Tutkielman perimmäisenä tavoitteena on tarkastella Vuoresta ja käyttää näkökulmina jalankulkua ja jalankulkuystävällisyys -käsitettä, eli tutkia Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä. Tutkielman liittyessä teemallisesti kahteen merkittävään ja laajaan kokonaisuuteen; ihmisten liikkumiseen ja sekä liikkumisen kehykseen, ekologiseen kaupunkiin, oli rajoituksia haastavaa tehdä. Tutkielmaa tehdessä, piti esimerkiksi linjata kuinka paljon muita liikkumistapoja, kuin jalankulkua, käsitellään ja missä yhteyksissä. Vuoreksen jalankulkuystävällisyyttä tutkiessa oli kuitenkin välttämätöntä niin sanotusti selventää ilmiön taustat; aina ekologisesta kaupungista ja sen periaatteista siihen miten ja minne ihmiset liikkuvat ja vastata kysymyksiin miksi Vuores on suunniteltu tietyin metodein ja miksi Vuoresta rakennetaan tietyin metodein. Näiden näkökulmien sisällyttäminen tutkielmaan teki tutkielmasta monisyisemmän ja samalla raskaamman. Edellä mainituista syistä johtuen tutkielman aineistossa ja aineiston analyysissä ei paneuduttu yksityisautoilun ympärillä olevaan problematiikkaan sen enempää kuin Vuoreksen joukkoliikennetarjontaan. Ne olivat osa tutkielmassa olevien ilmiöiden taustoitusta ja samalla vaikuttavia taustatekijöitä jalankulkuystävällisyyttä tutkittaessa, mutta ne eivät olleet tutkielman keskiössä.

Aineiston analyysivaiheessa muodostettiin kolme teemaa, joihin aineisto luokiteltiin. Teemat muodostettiin tutkielmassa esitettyjen jalankulkuun sekä ekologisiin kaupunkeihin liittyvien teorioiden ja lähdeaineistojen perusteella. Teemojen muodostuksessa oli huomioitu tutkimuskysymykset: 1) Milloin on kulkea Vuoreksessa jalkaisin? sekä 2) Kuinka Vuoreksen suunnittelu ja rakentaminen mahdollistaa jalankulun Vuoreksessa? Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen liittyen, tarkoituksena ei ollut tutkia miten tai millä kulkumuodoilla vuoreslaiset liikkuvat. Tarkoituksena oli tutkia niitä elementtejä, joita vuoreslaiset havainnoivat jalankulkuympäristöstään ja liittää nämä havainnot osaksi tutkimuskysymystä numero kaksi. Tämän tutkimuskysymyksen taustalla oli oletus siitä, että ekologisen kaupungin periaatteiden mukaisesti suunniteltu ja rakentamisvaiheessa oleva kaupunginosa on jalankulun kannalta tarkasteltuna erilainen kuin niin sanottu ”tavallinen kaupunginosa”.

Aineiston analyysi antaa vastauksia tutkimuskysymyksissä esitetyille kysymyksille. Vuoreslaiset merkitsivät kartalle havaintoja ympäristöstään ja luokittelivat ne hyviksi tai huonoiksi. Pelkästään nämä vastaukset, karttamerkkeineen ja vapaamuotoisine teksteineen, tuovat esille teemoja Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä. Vuoreksessa oli kahdeksan hyvää, mieluista sekä mukavaa paikkaa tai

asiaa sekä 13 huonoa, epämieluisaa sekä epämukavaa paikkaa tai asiaa. Kuva 23 (Punaiset sekä vihreät karttamerkinnot) antaa kumpaankin tutkimuskysymykseen visuaalisen vastauksen. Toiseen tutkimuskysymykseen saatiin myös vastauksia vuoreslaisten karttamerkinnoista pääosin fyysisten paikkojen kautta. Kun Vuoreksessa oli paikka, josta puuttui 300 metriä hiekkatietä tai Vuorekseen tehtiin uusi väylä jalankulkua varten tai Vuoreksen keskuspuiston ympärillä olevia väyliä kehitettiin, niin tällaiset karttamerkinnot toivat ilmi jalankulun edellytyksiä Vuoreksessa.

Reflektoitaessa aineistoa tutkielmassa esitettiin teorioihin ja tausta-aineistoihin, vuoreslaisten karttamerkinnot painoutuivat pitkälti väylien ja viheralueiden tematiikkaan. Karttamerkinnoissa ei tehty suoranaisia havaintoja esimerkiksi siitä, että jokin tietty paikka tai väylä olisi tylsä tai ankea tai että on pitkästyttävää kulkea jalkaisin jotain tiettyä väylää pitkin. Vuoreslaisten karttamerkinnoissa ympäristöä havainnoitiin eniten väylän tai paikan toimivuuden näkökulmasta, esimerkiksi; onko väylällä tai paikassa turvallista kulkea jalkaisin, miten kyseinen väylä tai paikka mahdollistaa lenkkeilyn edellytyksiä tai onko väylällä tai paikassa estevaikutuksia, jotka haittaavat jalankulkua. Myös ympäristö otettiin osaksi toimivuuden näkökulmaa, pääosin väylän tai paikan fyysisyyden kautta, joka ilmenee infrastruktuurina, kuten katuna tai laiturina. Tämän lisäksi ympäristö nähtiin myös mieluisana elementtinä, kuten esimerkiksi viheralueena ja vesistönä. Mutta ympäristöä ei havainnoitu pienten yksityiskohtien, esimerkiksi Vuoreksessa olevan taiteen tai arkkitehtuuristen ratkaisuiden, näkökulmista. Huomionarvoista on erityisesti se, että tutkielman teoriaosuudessa käsiteltiin jalankulkijoiden turvallisuuden aspektia vain vähäisesti ja vuoreslaisten karttamerkintöjen analyysin perusteella jalankulkijoiden turvattomuus ja turvallisuus nousivat merkittäväksi Vuoreksen jalankulkuystävällisyyden tekijäksi, merkittävämmäksi kuin mitä olin odottanut.

Tutkielman tarkoituksena oli selvittää ne asiat ja teemat, joista Vuoreksen jalankulkuystävällisyys koostuu. Tällaisia asioita ja teemoja nousi aineiston analyysin aikana esille useita. Näistä merkittävimmät liittyivät väyliin sekä estevaikutuksiin, Vuoreksen tapauksessa erityisesti Ruskontien ylittämiseen jalkaisin sekä Vuoreksessa oleviin rakennustyömaihin. Ruskontie itsessään luo merkittävän estevaikutuksen koko Vuoreksen alueelle, erityisesti tällä hetkellä, kun Ruskontiellä Vuoreksen kohdalla on vain yksi alikulku Mäyränmäessä. Ruskontie luo pysyvän estevaikutuksen Vuoreksen alueelle, mutta kyseistä estevaikutusta voi pienentää, alikulkua tekemällä, kuten Tampereen kaupunki on suunnitellut. Tutkielman teoriaan perustuen, olisi suositeltavaa, että uusista alikuluista tulisi mielenkiintoisia ja mukavia paikkoja jalankulkijan näkökulmasta tarkasteltuna, esimerkkinä Vuoreksen puistokadun sillan alikulku Vuoreksen keskuspuistossa, led-valoteoksineen.

Väliaikaiset rakennustyömaat haittaavat merkittävästi Vuoreslaisten kulkemista jalkaisin, niin turvallisuuden kuin yleisen viihtyisyyden aspekteista tarkasteltuina. Haitta on väliaikainen, mutta silti merkittävä. Jatkuvasti siirtyvät rakennustyömaat sekä raskas ajoneuvoliikenne vaikuttavat vuoreslaisten jalankulkuun päivittäin. Kumpikin edellä mainituista asioista lisää myös jalankulkijoiden turvattomuutta. Varsinkin rakennustyömaiden raskas ajoneuvoliikenne vaikuttaa suoraan jalankulkuun aina lasten koulumatkoista Vuoreksen puistokadun ylittämiseen suojatietä käyttäen. Pitäisikö esimerkiksi Vuoreksen puistokadulle lisätä ajoneuvohidasteet jokaisen suojatien kohdalle? tai onko ajoneuvoliikenteen 30 km/h nopeusrajoitus Vuoreksen puistokadulla riittävä?

Marraskuun lopulla vuonna 2017, Vuoreksen keskuspuiston ”pääväylä” mutaisine renkaan jälkineen, sadeveden täyttämine kuoppineen ja ajoneuvoliikenteen kyllästämänä ei ole viihtyisä tai mukava paikka kulkea jalkaisin. Kyseessä on väliaikainen haitta ja yksi esimerkki siitä, miten Vuoreksen väylien laadukkuus voi näyttäytyä. Jotkut haitat ovat väliaikaisia ja jotkut pysyviä. Väylät voivat olla laadukkaita tai laaduttomia. Vuoreksessa on useita laadukkaita väyliä, joita vuoreslaiset käyttävät erityisesti lenkeilleissä. Laadukkaita väyliä haluttiin myös lisää; lenkipolku Virolainen-järven ympärille. Väylien laadukkuudessa korostui estevaikutuksien puuttuminen, jolloin väylällä voidaan esimerkiksi liikkua lastenvaunujen kanssa. Hyvät ja laadukkaat väylät sijaitsivat osittain tai kokonaan rakennetuilla viheralueilla tai niiden läheisyydessä. Huonot, epämieluisat ja epämukavat väylät sijaitsivat pääosin paikoissa, joissa oli estevaikutuksia.

Vuoreslaiset arvostavat Vuoreksen luonnonläheisyyttä, joka näkyi niin asukastutkimuksissa kuin vuoreslaisten karttamerkintöjen hyvissä asioissa tai paikoissa. Vuoreksessa luonnonläheisyyttä voidaan kohentaa erityisesti laadukkailla väylillä, jotka ovat esteettömiä, mutta eivät liian massiivisia ympäristöönsä nähden. Väylien lisäksi esimerkiksi laituri Pieni-Virolainen-järvelle olisi tervetullut lisä osaksi Vuoreksen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Se tekisi Pieni-Virolainen-järvestä saavutettavamman.

Mitä edellä mainitut asiat kertovat Vuoreksesta tai yleisesti kaupunkikehittämisestä ja -suunnittelusta? Vuores ei ole vielä valmis kaupunginosa ja aina löytyy jotain, minkä voisi toteuttaa paremmin ja laadukkaammin. Vuoreksessa on kuitenkin hyvä aihio olemassa, niin yleisesti kuin jalankulun kannalta tarkasteltuna. Tutkielmassa haluttiin korostaa vuoreslaisten omia kokemuksia ja mielipiteitä ympäristöstään, sillä mielestäni on tärkeää osallistaa asukkaat osaksi asuinympäristönsä suunnittelua, toteutusta sekä ylläpitoa. Asuinalueen rakentajan, tässä tapauksessa Tampereen kaupungin, ei pidä

lopettaa Vuoreksen kehittämistä ja ylläpitoa silloin, kun viimeinen rakennustyömaa on hävinnyt alueelta. Kehittämisen ja ylläpidon pitää jatkua vuosien ajan ja samalla alueen asukkaita osallistaen. Asukkaat tietävät parhaiten mikä heidän ympäristössään on hyvä, mieluisa sekä mukava paikka tai asia ja mikä huono, epämieluisa sekä epämukava paikka tai asia, niin jalankulun kuin vaikka pyöräilyn kannalta. Tällaista tietoa ei pidä sivuuttaa ja jättää huomioimatta tai käyttämättä. Vuores, niin kuin muutkin asuinalueet, ovat rakennettu asukkaita varten. Asukkaat tekevät Vuoreksesta Vuoreksen.

Näkisin että Vuoreksen kohdalla, myös yleisemmin, tarvitaan tällaisia samantyyllisiä tutkimuksia, joissa tarkastellaan ja tutkitaan jalankulkua jalankulkuystävällisyyden sekä syvällisemmin jalankulkuindeksin näkökulmien avulla. Tässä tutkielmassa jalankulkuindeksiä ei tehty, joten kyseisen indeksin tekeminen olisi luontainen jatkumo tälle tutkielmalle. Jalankulkuindeksin avulla voitaisiin tarkasti määritellä erilaisia elementtejä Vuoreksen jalankulun kannalta ja antaa niille painotuksia. Tällöin voitaisiin vastata kysymyksiin ”onko Vuores jalankulkuystävällinen?” sekä ”kuinka jalankulkuystävällinen Vuores on?”. Isomman kokonaisuuden kautta tarkasteltuna jalankulkuindeksi voitaisiin tehdä kaikista Tampereen kaupunginosista, jolloin saataisiin suoritettua vertailua ja kehitettyä keinoja, joilla myös muiden Tampereen kaupunginosien jalankulkuystävällisyyttä voitaisiin kehittää. Myöskään mikään ei estä tekemästä jalankulkuindeksistä esimerkiksi seudullista mittaria, jolla voidaan mitata ja määritellä jalankulun edellytyksiä isommassa mittakaavassa, tai pienemmässä, vaikka yhden katuraitiotiepysäkin näkökulmasta.

Vuoreksen kohdalla tarkempi, esimerkiksi jalankulkuindeksiin perustuva, tutkimus olisi tarpeellinen Vuoreksen valmistuessa vuoden 2025 tienoilla. Tämä pro gradu -tutkielma toimisi siinä tapauksessa eräänlaisena tilannekatsauksena rakentamisvaiheessa olevaan Vuorekseen ja siihen, miten Vuores mahdollistaa vuoden 2017 loppupuolella vuoreslaisten liikkumisen jalkaisin ja mitä hyviä sekä huonoja asioita tai paikkoja tämänhetkisessä Vuoreksessa on jalankulun kannalta tarkasteltuna. Vuoreksen tulevaisuus, myös jalankulun näkökulmasta, voisi näyttää esimerkiksi seuraavanlaiselta;

”Tästä tulee upea pikkukaupunki seuraavan 5 vuoden kuluessa, kun rakentaminen jo hieman rauhoittuu ja palvelut ovat monipuolistuneet. Luonnonrauhaa ja yleistä viihtyisyyttä puistoinen, kyllä kelpaa.” – Sitaatti Vuoreksen asukastutkimuksesta 2015.

LÄHDELUETTELO

- ALLI-kartasto. 2013a. Osa2 – väestö. Tampereen teknillinen yliopisto. SYKE. Huhtikuu 2013. [WWW] Viitattu 31.8.2015. Lähde: <http://www.ym.fi/download/noname/%7B1D27C80F-8ED5-4035-8079-75F1399B042C%7D/40099>
- ALLI-kartasto. 2013b. Osa5 – Infrastrukturi ja liikennejärjestelmä. Tampereen teknillinen yliopisto. SYKE. Huhtikuu 2013. [WWW] Viitattu 31.8.2015. Lähde: <http://www.ym.fi/download/noname/%7B21BBBC06-6F9D-49B4-AA8C-F7AE42A34210%7D/40102>
- Anttiroiko, A-V. 2010. Luova kaupunkikehittäminen. Kaupunkikonseptit innovatiivisen kaupunkikehittämisen apuna. Tampereen yliopisto. Yhdyskuntatieteiden laitos. [WWW] Viitattu 27.10.2017. Lähde: http://www.uta.fi/jkk/sente/english/index/Luova_kaupunkikehittaminen_kaupunkikonse.pdf
- Banks, M. & Zeitlyn, D. 2015. Visual methods in social research. SAGE Publications Ltd.
- Blomqvist, I. & Johansson, T. 2004. Paikkatiedon tukimateriaali lukion maantieteen opettajille. OPH 2004. [WWW] Viitattu 19.11.2017. Lähde: <http://www03.edu.fi/oppimateriaalit/paikkatieto.pdf>
- Coplák, J. 2003. The Conceptual Framework of the EU Project ECOCITY. Alfa-Spectra, 2:10.
- Ecocity. 2005. Urban development towards appropriate structures for sustainable transport. Technical Report, community: Tampere, Vuores.
- Elhamy, M. 2012. Improvement of Road Layout and Safety in an Urban Environment: Towards a Pedestrian-Friendly Street Corniche of Alexandria as a Case Study. International Journal of Transportation Science and Technology, Volume 1, Issue 4, 1 December 2012, s.335-350. [WWW] Viitattu 10.11.2017. Lähde: (ScienceDirect) https://ac-els-cdn-com.heelios.uta.fi/S2046043016301356/1-s2.0-S2046043016301356-main.pdf?_tid=0c416e2a-c64c-11e7-abaa-00000aabb0f6c&acdnat=1510341738_d618606961b77f72c22f1782dae987be
- Eskola, J. & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Vastapaino Tampere.
- European Commission. 1998. Sustainable urban development in the European Union: a framework for action; Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels.
- Gaffron, P., Huismans, G. & Skala, F. 2005. Ecocity, Book 1, A better place to live. Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Vienna.

Gehl, J. 2010. Cities for people. Island Press cop. Washington, DC.

Glazier, RH., Weyman, JT., Creatore, MI., Gozdyla, P., Moineddin, R., Matheson, FI., Dunn, JR. & Booth, GL. 2012. Development and Validation of an Urban Walkability Index for Toronto, Canada. [WWW] Viitattu 11.11.2017. Lähde: http://www.torontohealthprofiles.ca/a_documents/aboutTheData/12_1_ReportsAndPapers_Walkability_WKB_2012.pdf

Haanpää, E. 2017. Meri tietää, meri kertoo. Semioottinen valokuva-analyysi luonnonsuojelullisista kuvista Itämerellä. Pro gradu -tutkielma. [WWW] Viitattu 18.11.2017. Lähde: <http://tam-pub.uta.fi/handle/10024/101117>

Haila, Y., Helle T., Jokinen A., Leino H., Tynkkynen N. & Åkerman M. 2009. Ympäristöpolitiikka: Miten ympäristön muuttumista voi hallita? Teoksessa Karppi, I. & Sinervo L-M. (toim.): Governance. Uuden hallintatavan jäsentyminen. Tampereen yliopistopaino, Tampere.

Haila, Y. & Levins, R. 1992. Ekologian ulottuvuudet. Vastapaino, Tampere.

Hakanen, M. 1999. Yhdyskuntien ekologisesti kestävä kehityksen arviointi, kriteerit ja mittaaminen. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.

Hakaste, H., Jalkanen, R., Korpivaara, A., Rinne, H. & Siiskonen, M. 2004. Eko-Viikki. Tavoitteet, toteutus ja tulokset. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto & Ympäristöministeriö. Dark Oy, Vantaa.

Heinonen, J. & Junnila, S. 2011. Hiilikulutus ja hiilijohtamisen mahdollisuudet Tampereen alueella. Maanmittaustieteiden laitos. Aalto-yliopisto. Tiede+teknologia 21/2011. Unigrafia Oy. Helsinki 2011. [WWW] Viitattu 13.8.2017. Lähde: <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/5093/isbn9789526043937.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Heinonen, S., Kasanen, P. & Walls, M. 2002. Ekotehokas yhteiskunta – Haasteita luonnon ja ihmisen systeemien yhteensovittamiselle. Ympäristöklusterin kolmannen ohjelmakauden esiselvitysraportti. Suomen ympäristö 598. Edita Prima Oy, Helsinki.

Helminen, V., Nurmio, K., Rehunen, A., Ristimäki, M., Oinonen, K., Tiitu, M., Kotavaara, O., Antikainen, H. & Rusanen, J. 2014. Kaupunki-maaseutu-aluealuokitus. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 25/2014. [WWW] Viitattu 27.10.2017 Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/135861>

Helsingin kaupunki. 2014. Kiva keskusta kävelijöille -karttakyselyn tulokset 17.9.–19.10.2014. [WWW] Viitattu 13.11.2017. Lähde: <https://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikennetutkimus/kiva-keskusta-kavelijoille-tulokset.pdf>

Hentilä, H-K & Wiik, M. 2003. Kaupunkikuva asukkaiden kokemana. Vantaan kokeiluprojektin kuvaus. Suomen ympäristö 619. Ympäristöministeriö. Sinari Oy. Vantaa 2003. [WWW] Viitattu 1.11.2017. Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/40400>

Hiltunen, M. 2008. Ekomoderni verkostojen kaupunki – Kestävän kehityksen haasteita yhdyskuntasuunnittelulle. Lisensiaatintutkimus. [WWW] Viitattu 10.10.2017. Lähde: http://epublications.uef.fi/pub/URN_NBN_fi_joy-20090022/URN_NBN_fi_joy-20090022.pdf

Hirvensalo, V. 2012. Paikkatiedon avulla ympäristöä oppimaan. Teoksessa Sihvonen, M. & Saloniemi, K. (toim.): Apuja aktiivisuuteen, välineitä verkostoihin. Avoimissa oppimisympäristöissä aktiiviseksi kansalaiseksi - kehittämisohjelman hankkeiden hyviä ja lupaavia käytäntöjä. s.81-85. Hämeen ammattikorkeakoulu. [WWW] Viitattu 17.11.2017. Lähde: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/94213/Aktiivi_2011_e.pdf?sequence=1#page=82

Hirvensalo, V. 2017. Paikkatiedon hyödyntäminen ja paikkatietoanalyysit. 11.8.2017. Paikkaoppi. Paikkatiedon avoin oppimisympäristö. [WWW] Viitattu 18.11.2017. Lähde: <http://www.paikkaoppi.fi/fi/paikkatiedon-hyodyntaminen-ja-paikkatietoanalyysit-2/>

Häkli, J. 2004. Meta Hodos: Johdatus ihmismaantieteeseen. Vastapaino. Tampere 2004.

Ilmatieteenlaitos. 2010. Uusi kännykkäpalvelu varoittaa jalankulkijoita liukkaudesta. Tiedotearkisto 2010. [WWW] Viitattu 14.11.2017. Lähde: <http://ilmatieteenlaitos.fi/tiedote/1266905151>

Jalkanen, R. 2013. Jalankulku- ja pyöräilyväylien edulliset ratkaisut. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 28/2013. [WWW] Viitattu 14.11.2017. Lähde: http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121037/lts_2013-28_978-952-255-339-3.pdf?sequence=1

Jokitalo, J. & Huhtinen, A-M. 2012. Suomalainen sotilasetnografia – Mitä se on? Tiede ja ase, vol. 69. [WWW] Viitattu 17.11.2017. Lähde: <https://journal.fi/ta/article/view/7467>

Kajantie, M. 2004. Eko-Viikki asukkaiden arkipäivässä. Asukaskyselyn tulokset. Helsingin kaupungin tietokeskus, tutkimuskatsauksia 2004:3.

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä: Miten kirjoitan kvalitatiivisen opinnäytetyön vaihe vaiheelta. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Karvinen, I. 2012. Valokuva-analyysi kulttuurilähtöisen tutkimuksen alueella - esimerkki henkisen ja hengellisen terveyden tutkimuksesta. Diakonia-ammattikorkeakoulu & Itä-Suomen yliopisto. Kokonaisuudesta Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. [WWW] Viitattu 18.11.2017. Lähde: <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/artikkelit/valokuva-analyysi.html>

Koskiahho, B. 1995. Urbaani ekologia ja kompleksisuus. Yhteiskuntasuunnittelu 1/1995.

Kosonen, L. 2007. Kuopio 2015. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Suomen ympäristö 36/2007. Ympäristöministeriö. Helsinki 2007. [WWW] Viitattu 30.10.2017. Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/38432>

Kuoppa, J. 2016. Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta. Akateeminen väitöskirja. Tampereen yliopisto. Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print. Tampere 2016. [WWW] Viitattu 30.10.2017. Lähde: <http://tam-pub.uta.fi/bitstream/handle/10024/98653/978-952-03-0063-0.pdf?sequence=1>

Kyttä, M. & Kahila, M. 2006. PehmoGIS elinympäristön koetun laadun kartoittajana. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Julkaisu B90. Otavamedia Oy. Espoo 2006. [WWW] Viitattu 16.11.2017. Lähde: <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/862/isbn9789512288328.pdf?sequence=1>

Kyttä, M., Puustinen, S., Hirvonen, J., Broberg, A. & Lehtonen, H. 2008. Turvallinen asuinalue: Tampereen Muotiala suunnitelmissa ja kokemuksissa. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B93. Teknillinen korkeakoulu. Espoo 2008. [WWW] Viitattu 3.11.2017. Lähde: <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/888>

Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen. Kopijyvä Oy. Kuopio 2012 [WWW] Viitattu 29.9.2017. Lähde: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf

Lindroos, K. 2004. Katso poliittisesti! ”Jossakin on aina jo kamera” (Jean Baudrillard). Teoksessa Hänninen, S. & Palonen, K. (toim.): Lue poliittisesti. Profiileja politiikan tutkimukseen. s.114-146. SoPhi 81. Kopijyvä Oy, Jyväskylä 2004. [WWW] Viitattu 18.11.2017. Lähde: <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/43283/952-5487-17-3.pdf?sequence=1#page=115>

Loci. 2012. Marian aukion yleissuunnitelma. LOCI maisema-arkkitehdit Oy. [WWW] Viitattu 13.11.2017. Lähde: <http://www.loci.fi/content/marian-aukion-yleissuunnitelma/fancybox>

Luadsakul, C. & Ratanvaraha, V. 2013. The Study of Walkability Index: A Case Study in Nakhon Ratchasima Province. International Journal of Emerging Technology and Advanced Engineering. Volume 3, Issue 3, March 2013. [WWW] Viitattu 11.11.2017. Lähde: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/summary?doi=10.1.1.413.7528>

Openstreetmap. 2017. Key:mtb:scale. 10.4.2017. [WWW] Viitattu 19.11.2017. Lähde: <https://wiki.openstreetmap.org/wiki/Key:mtb:scale>

Partanen, E., Ahomäki, M. & Kultanen, H. 2013. Vuoreksen Asukastutkimus 2013. Tutkimusraportti 26.4.2013. Tampereen kaupunki. Innolink Research Oy. Julkaisematon lähde, saatu Tampereen kaupungilta.

Partanen, E., Müller, J-E. & Holttinen, J. 2015. Vuoreksen asukastutkimus 2015. 15.2.2016. Tampereen kaupunki. Innolink Research Oy. Julkaisematon lähde, saatu Tampereen kaupungilta.

Pirkanmaan jätehuolto. 2017. Putkikeräys. [WWW] Viitattu 15.8.2017. Lähde: <http://www.pjhoy.fi/Palvelut/putkikeraysjarjestelma>

Pirkanmaan liitto. 2011. Pirkanmaan ympäristöohjelma 2011–2016. Sarja D, julkaisu nro 95. Tammerprint Oy. [WWW] Viitattu 13.8.2017 Lähde: http://www.pirkanmaa.fi/wp-content/uploads/Ymparisto_ohjelma_netti.pdf

Pirkanmaan liitto. 2013. Pirkanmaan väestö- ja työpaikkasuunnite 2040. Asiakirjassa esitellään Pirkanmaan väestö- ja työpaikkasuunnitteet sekä niihin vaikuttavia tekijöitä. Maakuntavaltuusto 10.6.2013 §:n 33 liite. [WWW] Viitattu 1.12.2015. Lähde: http://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Pirkanmaan_vaesto_ja_tyopaikkasuunnite_MKV_10062013.pdf

Rajanti, T. 1996. Kaupunki on ihmisen kohti. Tiede & edistys 21: 4, 5. artikkeli. Suomen tutkijaliitto. Helsinki. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: (Elektra) <https://www-doria-fi.helsinki.fi/handle/10024/83804>

Rautiainen, M. 2001. Kaupunkikuvan arvioiminen. Selvitys kaupunkikuvaindikaattoreista. Suomen ympäristö 502. Ympäristöministeriö. Helsinki 2001. [WWW] Viitattu 10.11.2017. Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/228208>

Ristimäki, M., Tiitu, M., Kalenoja, H., Helminen, V. & Söderström, P. 2013. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa - Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden kehitys vuosina 1985-2010. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013. Ympäristökeskus. [WWW] Viitattu 30.10.2017. Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/41574>

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. 7.3.4 Teemoittelu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. [WWW] Viitattu 18.11.2017. Lähde: http://www.fsd.uta.fi/metodimaopetus/kvali/L7_3_4.html

Schallaböck, K-O. 1995. Ökologischer Stadtverkehr. Teoksessa, Ritter, E-H. (toim.): Stadtökologie. Zeitschrift für angewandte Umweltforschung (ZAU), Sonderheft 6. s.127-144.

Seutuhallitus. 2014. Rakennesuunnitelma 2040. Tampereen kaupunkiseutu. Seutuhallitus 17.12.2014. [WWW] Viitattu 3.10.2015. Lähde: http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4337/rakennesuunnitelma_sh_17_12_2014.pdf

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2013. Muutosta liikkeellä! Valtakunnalliset yhteiset linjaukset terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2013:10. [WWW] Viitattu 31.10.2017. Lähde: https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110504/URN_ISBN_978-952-00-3412-2_korj.pdf?sequence=3

Stonor, T., Arruda Campos, MB., Chiaradia, A. & Takamatsu, S. 2003. Towards a 'walkability index'. Association for European Transport 2003. [WWW] Viitattu 11.11.2017. Lähde: abstracts.aetransport.org/paper/download/id/1755

Studia. 1993. Studia-tietokeskus A-Gn. Weilin + Göös. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 1993.

Studia. 1994. Studia-tietokeskus Gn-Ls. Weilin + Göös. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 1994.

Suomen virallinen tilasto (SVT). 2017. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. 022 -- Väestö asuinpaikan kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan sekä osuus väestöstä 1990 - 2016. Vuodet 1998 & 2016. [WWW] Viitattu 25.10.2017. Lähde: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vaerak/statfin_vaerak_pxt_022.px/?rxid=993dd09c-b1c3-4507-9fa1-3f558a2cf748

Söderström, P., Schulman, H. & Ristimäki, M. 2014. Pohjoiset suurkaupungit: Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla. SYKEN julkaisu 2. [WWW] Viitattu 27.10.2017. Lähde: <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/135233>

Tampereen kaupunki. 2008. Vuoreksen keskuspuiston yleissuunnitelma. [WWW] Viitattu 16.8.2017. Lähde: http://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8162/selvitykset/vuores_keskuspuisto_yleissuunn.pdf

Tampereen kaupunki. 2009. Tampere virtaa. Sujuvan elämän suuri kaupunki vastuullisesti kehityksen kärjessä. Tampereen kaupunkistrategia 2020. Esa Print Oy, 9/2009.

Tampereen kaupunki. 2013. Yhteinen Tampere – näköalojen kaupunki. Tampereen kaupunkistrategia 2025. [WWW] Viitattu 7.12.2015. Lähde: http://www.tampere.fi/tiedostot/k/MJNThAyNH/DK_TRE_strategia_suomi_kevyt.pdf

Tampereen kaupunki. 2016. Joukkoliikennekatu- ja elävöittämiskokeilu. [WWW] Viitattu 13.11.2017. Lähde: <https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/hameenkatu/joukkoliikennekatu-ja-elavoittamiskokeilu.html>

Tampereen kaupunki. 2017a. Tietoa Tampereesta. [WWW] Viitattu 12.8.2017. Lähde: <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/tietoa-tampereesta.html>

Tampereen kaupunki. 2017b. Strategia. [WWW] Viitattu 12.8.2017. Lähde: <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/talous-ja-strategia/strategia.html>

Tampereen kaupunki. 2017c. Vuores. [WWW] Viitattu 12.8.2017. Lähde: <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/vuores.html>

Tampereen kaupunki. 2017d. Näin syntyi Vuores (uusi versio). YouTube-video. 14.2.2017. [WWW] Viitattu 15.8.2017. Lähde: <https://www.youtube.com/watch?v=fnykLaqmU1A>

- Tampereen kaupunkiseutu. 2010. Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030. [WWW] Viitattu 8.9.2015. Lähde: http://www.tampere.fi/liitteet/t/6K4C0C1Ea/Ilmastostrategia_24.3.2010_SH_hyvaksyma.pdf
- Tampereen kaupunkiseutu. 2012. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030. Kirjapaino 2012. [WWW] Viitattu 9.11.2015. Lähde: http://www.pirkkala.fi/site/assets/files/2023/tampereenkaupunkiseudunkavelynjapyorailyn_kehittamissuunnitelma.pdf
- Tampereen kaupunkiseutu. 2017. Kaupunkiseudun kunnat. [WWW] Viitattu 13.8.2017. Lähde: http://www.tampereenseutu.fi/tampereen_kaupunkiseutu/kunnat/
- Tieliikennelaki 1981/267. Liikenne- ja viestintäministeriö. 01.04.1982. [WWW] Viitattu 9.11.2017. Lähde: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>
- Tuominen, A., Tervonen, J., Järvi, T., Mäkelä, K., Liimatainen, H., Nykänen, L. & Rehunen, A. 2015. Liikenteen energiatehokkuustoimenpiteet osana EU:n 2030 ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista: vaikutukset, kustannukset ja työnjako. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 14/2015. [WWW] Viitattu 25.9.2017. Lähde: http://valtioneuvosto.fi/documents/10616/1456483/VNK+TEAS+14_2015.pdf/2af94ef1-5171-40cb-b8c3-621677564955
- Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. [WWW] Viitattu 2.11.2017. Lähde: <http://www.tut.fi/verne/parhaat-eurooppalaiset-kaytannot-pyorailyn-ja-kavelyn-edistamisessa/>
- Vartiainen, P. 1998. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen jälkimodernin suunnittelun haasteena. Alue ja Ympäristö 27:1, 5-14.
- Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma. 2005a. Alkuosa. Tampereen kaupunki – Vuores projekti. 15.8.2005. Näkymä Oy. [WWW] Viitattu 17.3.2015. Lähde: http://www.tampere.fi/tiedostot/5aDYHFTGx/Suunnitelmaraportti_150805_alkuosa.pdf
- Vuoreksen maisemallinen yleissuunnitelma. 2005b. Loppuosa. Tampereen kaupunki – Vuores projekti. 15.8.2005. Näkymä Oy. [WWW] Viitattu 17.3.2015. Lähde: http://www.tampere.fi/tiedostot/5aDYTYhTz/Suunnitelmaraportti_150805_loppuosa.pdf
- Vuoreksen osayleiskaava. 2003. Ehdotus 11.8.2003. Tampereen kaupunki & Lempäälän kunta. Tampereen Lempäälän alueyhteistyö. [WWW] Viitattu 16.8.2017. Lähde: http://www.tampere.fi/liitteet/57HCL3eLD/osayleiskaava_11_08_03.pdf
- Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi. 2001. Tampere ja Lempäälä. 22.1.2001. Suunnittelukeskus Oy. Tampere.

Vuoreksen osayleiskaavan vaikutusarviointi. 2002. Tampereen ja Lempäälän alueyhteistyö. 29.4.2002. Suunnittelukeskus Oy. Tampere.

Vuores. 2015a. Anna palautetta Vuoreksen kävely- ja pyöräilyoloista. Julkaistu: 21.09.2015. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/325-anna-palautetta-vuoreksen-kavely-ja-pyorailyoloista>

Vuores. 2015b. Vuoreksen katuvalaistusta lisätään. Julkaistu: 05.10.2015. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/328-vuoreksen-katuvalaistusta-lisataan>

Vuores. 2015c. Tule tutustumaan Vuoreksen uusiin taideteoksiin 4.10. Julkaistu: 23.09.2015. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/320-tule-tutustumaan-vuoreksen-uusiin-taideteoksiin-4-10>

Vuores. 2016a. Ruskonkehän uusi alikulku valmistuu vuoden 2018 aikana. [WWW] Viitattu 20.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/499-ruskonkehan-uusi-alikulku-valmistuu-vuoden-2018-aikana>

Vuores. 2016b. Koulureitti Isokuusen Harjanteelta. Julkaistu: 30.08.2016. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/459-koulureitti-isokuusen-harjanteelta>

Vuores. 2016c. Vuorekseen koirankakkapussiaautomaatteja. Julkaistu: 04.10.2016. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/477-vuorekseen-koirankakkapussiaauto-maatteja>

Vuores. 2016d. Varoitus! Sekoitin heikentää jään Virolainen-järvellä. Julkaistu: 14.01.2016. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/371-varoitus-sekoitin-heikentaa-jaan-virolainen-jarvella>

Vuores. 2016e. Tutustu Vuoreksen uusimpiin taideteoksiin 22.5. Julkaistu: 10.05.2016. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/427-tutustu-vuoreksen-uusimpiin-taideteoksiin-22-5>

Vuores. 2016f. Vuoreksen uusimpia taideteoksia esitellään 2.10. Julkaistu: 26.09.2016. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/471-vuoreksen-uusimpia-taideteoksia-esitellaan-2-10>

Vuores. 2017a. Vähä ja vireä Vuores. [WWW] Viitattu 13.8.2017. Lähde: <https://vuores.fi/vuores>

Vuores. 2017b. Asuinalueet. [WWW] Viitattu 15.8.2017. Lähde: <https://vuores.fi/vuores/asuinalueet>

Vuores. 2017c. Palvelut. [WWW] Viitattu 15.8.2017. Lähde: <https://vuores.fi/palvelut>

Vuores. 2017d. Jätteiden putkikeräys. [WWW] Viitattu 15.8.2017. Lähde: <https://vuores.fi/palvelut/palvelut-listana/12>

Vuores. 2017e. Linja 5. [WWW] Viitattu 20.8.2017. Lähde: <https://vuores.fi/palvelut/palvelut-kartalla/522-liikenne/21-linja-5>

Vuores. 2017f. Taide. [WWW] Viitattu 1.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/vuores/taide>

Vuores. 2017g. Kerro näkemyksesi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista Vuoreksessa. Julkaistu: 19.09.2017. [WWW] Viitattu 21.11.2017. Lähde: <https://vuores.fi/ajankohtaista/uutiset/608-kerro-naekemyksesi-kaevelyn-ja-pyoeraeilyn-olosuhteista-vuoreksessa>

Vuoreslehti. 2011. Vuores on Tampereen uusi kaupunginosa. Tampereen kaupunki. 2–2011. Viitattu 17.3.2015.

Wahlström, E., Hallanaro, E-L. & Manninen, S. 1996. Suomen ympäristön tulevaisuus. Edita/Suomen ympäristökeskus, Helsinki

Ympäristöministeriö. 2001. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Alueidenkäytön osasto. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 5.

Zhou, N., He, G. & Williams, C. 2012. China's Development of Low-Carbon Eco-Cities and Associated Indicator Systems. China Energy Group. Energy Analysis & Environmental Impacts Department. Environmental Energy Technologies Division. [WWW] Viitattu 27.10.2017. Lähde: <https://www.osti.gov/scitech/servlets/purl/1172952>

Valokuvat: Ville Sipiläinen, Vuoreksessa 26.3.2015, 16.11.2017, 19.11.2017, 24.11.2017. Kuvat 15–18, 20–22, 25–35.

LIITTEET

LIITE 1 – Vuoreksen Crowdmap: <https://vuores.crowdmap.com/>

Suomi

Jalankulku Vuoreksessa - hyvät ja huonot paikat sekä asiat

Jalankulku: kävely, juokseminen ja esimerkiksi suksilla, potkukelkalla, lastenvaunujen kanssa, rollaattorilla tai pyörätuolilla liikkuminen

SUBMIT A REPORT

HOME

REPORTS

SUBMIT A REPORT

TIETOA

Klikkaa SUBMIT A REPORT ja täytä tiedot. Vastausaika 5.11 - 19.11.2017. Laittamasi paikkamerkintä saattaa näkyä kartalla vasta tuntien kuluttua. Siniset ympyrät = kaikki paikkamerkinnät. Vihreä ympyrä = hyvä/mieluisa/mukava paikka tai asia. Punainen ympyrä = huono/epämieluisa/epämukava paikka tai asia.

SUODATTIMET +

KAIKKI

UUTISSET

KUVAT

VIDEO

+ KATEGORIAN SUODATIN [HIDE]

ALL CATEGORIES

HYVÄ PAIKKA TAI ASIA

HUONO PAIKKA TAI ASIA

Kuinka raportoida?

Täyttämällä tämä lomake sivuillamme.

Interval:

Auto

From:

Nov 2017

to:

Nov 2017

Lisätietoja

[Home](#)
[Submit a Report](#)
[Contact Us](#)
[Crowdmap TOS](#)

Ushahidi

POWERED BY THE
PLATFORM

© Ville Sipiläinen

Kuva 36. Vuoreksen Crowdmap etusivu. 9.11.2017.

Karttanäkymän oletuspaikka (kuva 36) on eteläisessä Vuoreksessa. Karttanäkymässä voi liikkua vapaasti. Kartan otsikko: ”Jalankulku Vuoreksessa - hyvät ja huonot paikat sekä asiat”

Alaotsikko: ”Jalankulku: kävely, juokseminen ja esimerkiksi suksilla, potkukelkalla, lastenvaunujen kanssa, rollaattorilla tai pyörätuolilla liikkuminen”.

Karttanäkymän yläpuolella on ohjeistus palvelun käyttäjille: ”Klikkaa SUBMIT A REPORT ja täytä tiedot. Vastausaika 5.11 - 19.11.2017. Laittamasi paikkamerkintä saattaa näkyä kartalla vasta tuntien kuluttua. Siniset ympyrät = kaikki paikkamerkinnät. Vihreä ympyrä = hyvä/mieluisa/mukava paikka tai asia. Punainen ympyrä = huono/epämieluisa/epämukava paikka tai asia.”

Karttanäkymän oikealla puolella on kolme kategoriaa, sininen, vihreä ja punainen. Sininen kategoria on valittu oletuksena ja se näyttää kaikki kartalla olevat merkinnät sinisillä ympyröillä. Valitsemalla vihreän ”HYVÄ PAIKKA TAI ASIA” kategorian, kartalla näkyvät vain ”hyvät paikat tai asiat” vihreinä ympyröinä. Ja valitsemalla punaisen ”HUONO PAIKKA TAI ASIA” kategorian, kartalla näkyvät vain ”huonot paikat tai asiat” punaisina ympyröinä.

Karttasivulla on myös ”TIETOA” välilehti, jonne on kirjoitettu saateteksti karttaan liittyen:

”Teen gradua Vuoreksen jalankulkuystävällisyydestä, eli siitä millaista Vuoreksessa on liikkua jalaisin.

Kerään tällä karttapohjaisella työkalulla vuoreslaisten kokemuksia ja mielipiteitä paikoista tai asioista Vuoreksessa, jotka ovat jalankulun kannalta hyviä, mieluisia tai mukavia sekä huonoja, epämieluisia tai epämukavia.

Karttamerkinnät tehdään anonyymisti, eikä palveluun tarvitse rekisteröityä.

Kosketusnäytöllisillä laitteilla ei voi tehdä karttamerkintöjä, sillä punaista paikkamerkkiä ei pysty siirtämään sormin.

Vuoreslaiset merkkäavat paikkoja tai asioita karttaan yksi kerrallaan. Paikalle tai asialle annetaan otsikko, kuvaus sekä paikan nimi, valitaan luokitus; joko hyvä paikka/asia tai huono paikka/asia. Joka kerta karttamerkintään voi lisäksi liittää kuvia mukaan. Hyvä paikka/asia näkyy kartalla vihreän värisenä ympyränä ja huono paikka/asia punaisen värisenä ympyränä.

Allekirjoittaneeseen voi ottaa yhteyttä lähettämällä sähköpostia osoitteeseen; vuoresjalkaisin@gmail.com

- Ville Sipiläinen”.

Nappaa alla olevan kartan punaisesta karttamerkistä kiinni ja siirrä se paikkaan tai asiaan, joka on mielestäsi jalankulun kannalta hyvä tai huono. Karttaa voi liikuttaa pitämällä hiiren vasenta nappia pohjassa ja zoomata vasemmalla olevilla +/- painikkeilla. Report Title = Otsikko, esim. "huono katuvalaistus" / Description = Paikan tai asian tarkempi kuvaus ja perustelut miksi se on hyvä tai huono / Categories = Valitse onko paikka/asia hyvä vai huono laittamalla rasti ruutuun / Location Name = Paikka, esim. Vuores, kauppa, puisto tai paikan tarkempi osoite / Kuvien lisäys ei ole pakollista, halutessaan niitä voi lisätä Upload Photos kohdassa / Paina lopuksi vihreää Submit-painiketta. Kiitos paikkamerkinnästä!

Submit a New Report

Report Title *

Description *

Sallitut HTML elementit: "a, p, img, br, b, u, strong, em, i".
If frames are only allowed from: www.youtube.com/embed/, player.vimeo.com/video/, w.soundcloud.com/player.

Date & Time: Today at 07:42 pm (Europe/Helsinki) [Modify Date](#)

Categories *

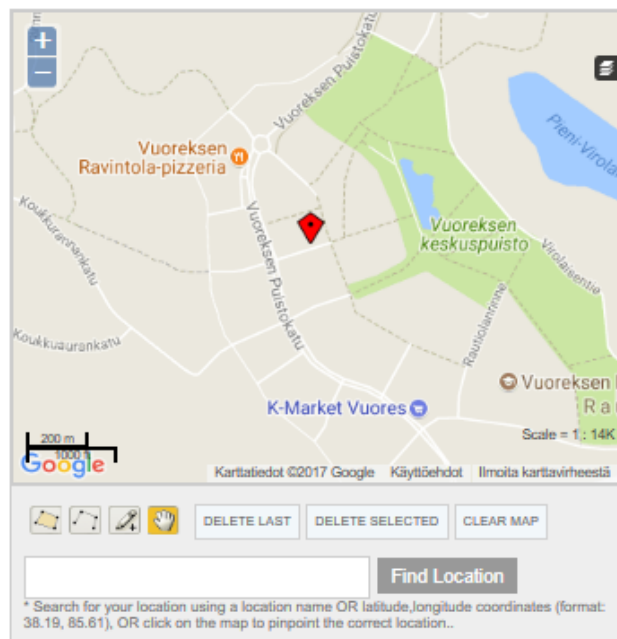
☐ Hyvä paikka tai asia ☐ Huono paikka tai asia

Optional Information

First Name

Last Name

Email



Location Name *

Example: Corner of City Market, 5th Street & 4th Avenue, Johannesburg

Uutislähteen linkki

External Video Link

Upload Photos

Submit

Kuva 37. Karttamerkinnän tekeminen Vuoreksen Crowdmap -palveluun. 9.11.2017.

Uusi paikkamerkintä tehtiin valitsemalla ”SUBMIT A REPORT” valinta (kuva 37). Kyseisellä sivulla on sivun yläosassa saatetekstinä ja ohjeistuksena:

”Nappaa alla olevan kartan punaisesta karttamerkistä kiinni ja siirrä se paikkaan tai asiaan, joka on mielestäsi jalankulun kannalta hyvä tai huono. Karttaa voi liikuttaa pitämällä hiiren vasenta nappia pohjassa ja zoomata vasemmalla olevilla +/- painikkeilla.

Report Title = Otsikko, esim. "huono katuvalaistus" /

Description = Paikan tai asian tarkempi kuvaus ja perustelut miksi se on hyvä tai huono /

Categories = Valitse onko paikka/asia hyvä vai huono laittamalla rasti ruutuun /

Location Name = Paikka, esim. Vuores, kauppa, puisto tai paikan tarkempi osoite /

Kuvien lisäys ei ole pakollista, halutessaan niitä voi lisätä Upload Photos kohdassa /

Paina lopuksi vihreää Submit-painiketta. Kiitos paikkamerkinnästä!”

Jalankulku Vuoreksessa - hyvät ja huonot paikat sekä asiat

Get Help

[Wiki](#)

[FAQ's](#)

[Forum](#)

[Suomi](#)

[Search Reports](#)

[Manage Your Public Listing](#)

[Dashboard](#)

[Reports](#)

[Messages](#)

[Stats](#)

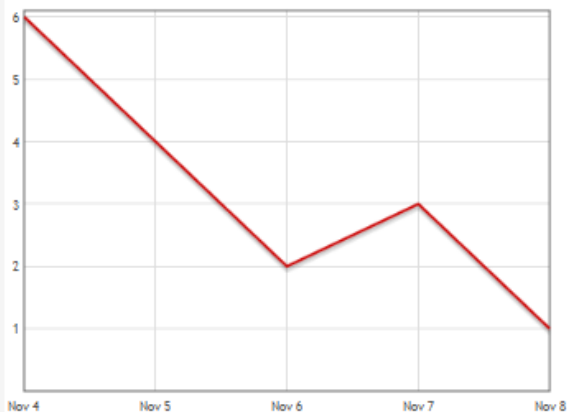
[Addons](#)

[Settings](#) [Manage](#) [Users](#)

Dashboard

Reports Timeline

View: [Today](#) | [Past Month](#) | [Past Year](#) | [Kaikki](#)



Recent Reports

[View All](#) | [Add](#)

10:32 AM [Hyvä alue](#)

Keskuspuiston ympäröimä alue on hyvää lenkkimaastoa.

HYVÄKSYTTY ✓
VERIFIED: ✗
SOURCE: ✓

2:33 PM [Virolaisten välinen oja](#)

Vuoreksen ympärillä olevat metsät tulee säilyttää luonnon mukaisina. Niitä ei pidä pilata rakentamalla tarpeet...

HYVÄKSYTTY ✓
VERIFIED: ✗
SOURCE: ✓

2:28 PM [Laituri Pienen Virolaiseen](#)

Talvella moni asukas aurasi luistelupaikkaa Pienen Virolaisen jäälle, mutta kulku jäälle oli vaikeaa kun järven reunan jä...

HYVÄKSYTTY ✓
VERIFIED: ✗
SOURCE: ✓

2:20 PM [300m pätkä soratietä puuttuu](#)

Särkijärven rannan läheisyydessä menevästä soratiestä puuttuu lyhyt pätkä. Olisiko syynä joku maanlu...

HYVÄKSYTTY ✓
VERIFIED: ✗
SOURCE: ✓

9:23 PM [Suojatie puuttuu](#)

Suojatien merkit ja maalaukset tiessä puuttuvat.

HYVÄKSYTTY ✓
VERIFIED: ✗
SOURCE: ✓

[View all reports](#)

Quick Stats



[Reports](#)

12

Not Approved

(0)



[Categories](#)

3



[Locations](#)

12



[Uutisvirta](#)

0



[Messages](#)

0

SMS

(0)

Email

(0)

Twitter

(0)

Uutisvirta

[View All](#) | [Add](#)

[View All Incoming Media](#)

Kuva 38. Vuoreksen Crowdmap -palvelun admin-puoli. 9.11.2017.